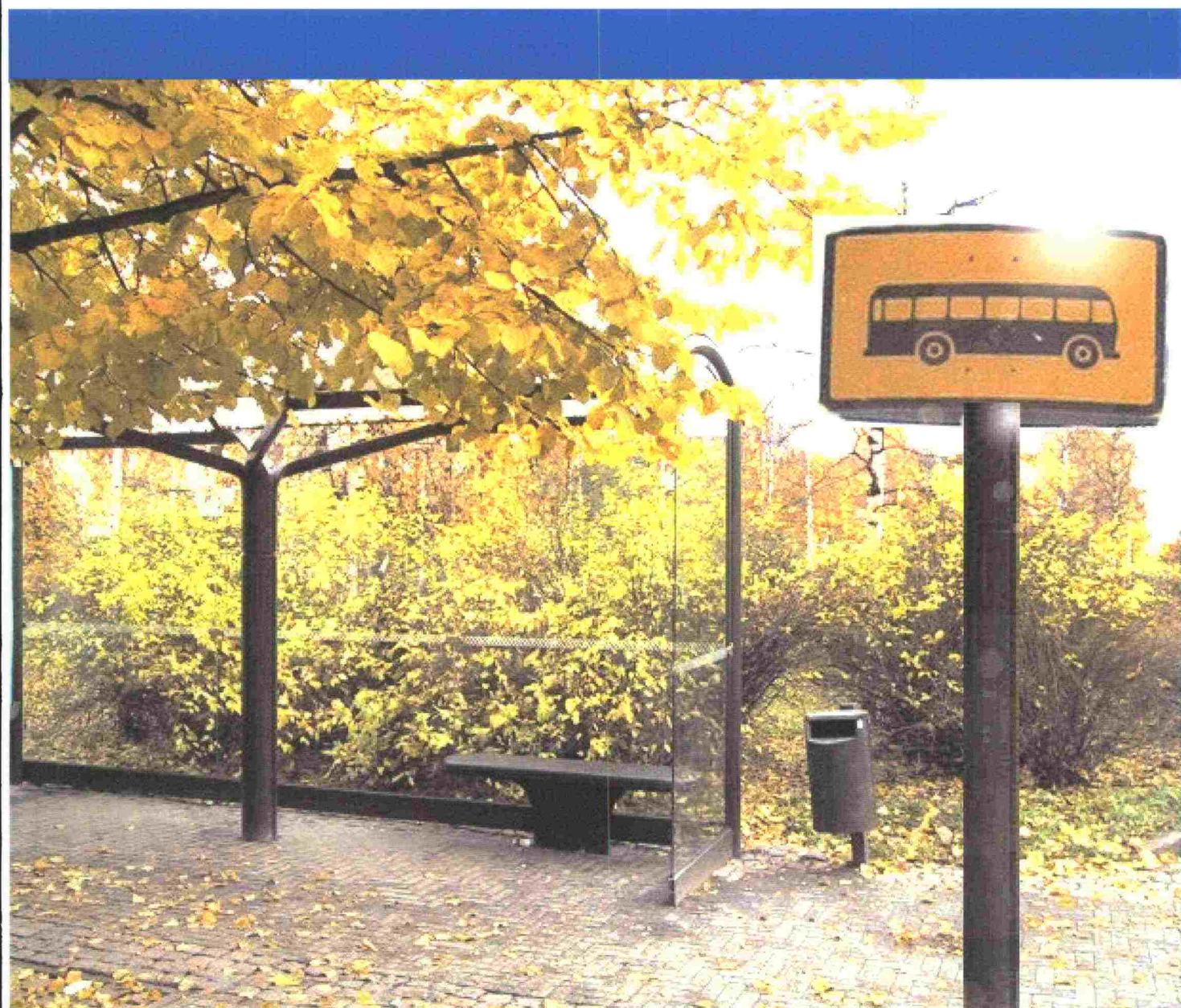


20020008



Oulun tiepiirin joukkoliikenteen tarveselvitys





TIEHALLINTO

Kirjasto

Oulun tiepiirin joukkoliikenteen tarveselvitys



Kirjasto

© Genimap Oy

Oulu 2001

Julkaisua saatavana:
Tiehallinto
Oulun tiepiiri
Telefaksi 0204 22 6884



Tiehallinto
OULUN TIEPIIRI
Veteraanikatu 5
PL 261
90101 OULU
Puhelinvaihte 0204 22 158

TIIVISTELMÄ

Oulun tiepiirin joukkoliikenteen tarveselvityksen tavoitteena oli selvittää, miten Tiehallinto voi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä Oulun tiepiirin alueella. Tiehallinnon toiminnalle asetettiin vuodelle 2001 tavoitteeksi tiepiiriä koskevan joukkoliikenteen tarveselvityksen laatiminen. Vuoden 2002 tavoitteena on toteuttaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavia toimenpiteitä. Tarkastelun pääpaino on linja-autoliikenteessä. Muiden kulkumuotojen osalta pyritään parantamaan matkaketjujen toimivuutta kehittämällä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä terminaleihin johtavilla tieyhteyksillä.

Oulun tiepiirin alueella joukkoliikenteen tarjonta on voimakkainta Oulun kaupunkiseudulla sekä päätieverkolla. Päätieverkon ulkopuolella joukkoliikenteen tarjonta jää yleensä alle kymmeneen vuoroon vuorokaudessa. Alemmalla tieverkolla joukkoliikenteen rungon muodostaa monin paikoin lääninhallituksen ostoliikenne sekä kuntien ostamat koulukuljetukset. Asutuksen tiheys on joukkoliikenteen käyttöpotentiaalin kannalta parhaita taajama-alueilla. Oulun kaupunkiseudulla on lähes katkeamattomia tiheän, yli 200 asukasta/km², asutuksen nauhoja. Vastaava asukastiheys saavutetaan nauhamaisesti myös välillä Kalajoki - Haapajärvi.

Joukkoliikenteen parissa toimii useita viranomaisia, yrityksiä tai yksittäisiä henkilöryhmiä, joita kutsutaan joukkoliikenteen sidosryhmiksi. Sidosryhmät voidaan jakaa esimerkiksi lupaviranomaisiin, operaattoreihin, matkustajiin ja muihin viranomaisiin. Tässä luokittelussa Tiehallinnon voidaan katsoa kuuluvan muihin viranomaisiin. Joukkoliikenteen kannalta tiepiiri vaikuttaa toiminnallaan fyysisen toimintaympäristön kehittämiseen yleisellä tieverkolla. Kaduilla vastaavista tehtävistä huolehtivat kunnat. Liikennetarjonnan kehittäminen on muiden tahojen, erityisesti liikenteenharjoittajien, lääninhallituksen ja kuntien, vastuulla.

Joukkoliikenne ei tähän mennessä ole ollut tiepiirin toiminnassa yksittäisenä liikennemuotona juurikaan esillä, mutta tiepiirin toiminta pääsääntöisesti tukee kaikkien tienkäyttäjien toimintaedellytyksiä yhtä aikaa. Strategisella tasolla joukkoliikenteen hyväksi työskennellään erityisesti liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Tiepiirin tavoitteet joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi on tiivistetty kolmeen asiakokonaisuuteen:

- joukkoliikenteen tarpeiden huomioonottaminen kaikessa tiepiirin toiminnassa – joukkoliikennetietoisuuden lisääminen
- joukkoliikenteeseen liittyvän yhteistyön ja sidosryhmätyöskentelyn lisääminen
- joukkoliikenteen matkustus- ja liikennöintiolosuhteiden sekä liikenneturvallisuuden kehittäminen

Tiepiiriin sisällä joukkoliikenteen vastuhenkilö toimii tiepiirissä asiantuntijana, joka seuraa uusien menetelmien, järjestelmien ja suunnitteluratkaisujen kehitystä sekä jakaa tietoutta. Apunaan vastuuhenkilöllä on eri prosessien eli tiepiirin toimintojen edustajista koottava joukkoliikenteen yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on varmistaa tiedonkulku eri prosesseissa. Vastuuhenkilö

pitää säännöllisesti yhteyttä joukkoliikenteen sidosryhmiin. Yhteistoiminta sidosryhmien kanssa on joukkoliikenteen kehittämisessä avainasemassa kaikessa toiminnassa.

Vuosille 2002-2005 on aikataulutettu toimenpiteitä, jotka parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Käytännössä toimenpiteillä pyritään siihen, että seuraavan noin neljän vuoden aikana toiminta joukkoliikenteen hyväksi terävöityy ja että joukkoliikenteen huomioonottaminen tulee luonnolliseksi osaksi suunnitteluprosesseja ja muuta sisäistä toimintaa. Jatkuvaa toimintaa ovat mm. yhteistoiminta sidosryhmien kanssa, palautteen vastaanottaminen matkustajilta, joukkoliikenteen vastuuhenkilön tehtävät, joukkoliikenteen yhteistyöryhmän toiminta, joukkoliikennettä koskeva sisäinen tiedottaminen, kevyen liikenteen verkoston kehittäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen joukkoliikenteen käyttämillä reiteillä ja pysäkeillä. Monien toimenpideohjelman kirjattujen toimien aikataulu riippuu merkittävästi muiden sidosryhmien toiminnasta. Rahoitusta tarvitaan mm. erilaisiin sidosryhmien yhteistyönä tehtäviin selvityksiin sekä fyysisen toimintaympäristön ja hoidon kehittämiseen.

Hoitoa alemmalla tieverkolla pyritään kehittämään siten, että joukkoliikenteen käyttämillä reiteillä saataisiin paremmat olosuhteet talvihoidon toimenpiteiden ajoitusta muuttamalla. Fyysistä toimintaympäristöä kehitetään selvitysten ja edelleen myös aloitteiden perusteella. Liikenneturvallisuustyössä ja kevyen liikenteen kehittämisessä otetaan joukkoliikenteen tarpeet entistä paremmin huomioon. Tiepiirin joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät vahvistuvat valtion ja kuntien uuden kustannusvastuun periaatteiden myötä. Yleisten teiden varsien katosten hoito, kunnossapito ja rakentaminen siirtyvät Tiehallinnon vastuulle viimeistään vuoden 2004 loppuun mennessä.

Selvityksessä esitetyn toimenpideohjelman toteuttamiseksi tarvitaan yhteensä n. 1 – 3 Mmk vuodessa vuoteen 2005 asti.

ESIPUHE

Tämän tarveselvityksen tavoitteena on ollut konkretisoida erilaisia kehittämistarpeita Oulun tiepiirin alueella.

Tarveselvityksen työryhmässä ovat olleet mukana:

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| – Risto Leppänen, pj. | Oulun tiepiiri |
| – Jussi Sääskilahti, | Oulun tiepiiri |
| – Tarja Jääskeläinen, | Oulun tiepiiri |
| – Ari Hoppania, | Oulun lääninhallitus |
| – Leo Oja, | Oulun lääninhallitus |
| – Jukka Haavikko, | Linja-autoliitto |
| – Erkki Partala, | Pohjois-Pohjanmaan liitto |
| – Martti Juntunen, | Kainuun liitto |

Projektin tavoitteista ja toteutustavasta on työn aikana käyty vuoropuhelua Linja-autoliiton Oulun osaston kanssa. Tiepiirin omaa nykyistä toimintaa ja odotuksia tulevalta toiminnalta joukkoliikenteen suhteen on selvitetty haastatteleamalla henkilöitä tienpidon suunnittelun, tienpidon teettämisen ja toiminnan ohjauksen yksiköistä. Haastateltavina olivat Pirkko Hartikainen, Jani Huttula, Unto Lehtikangas, Timo Mäkikyrö, Vesa Matturi ja Hannu Tolonen.

Selvitys on laadittu JP-Transplan Oy:n ja Insinööritoimisto Liidea Oy:n yhteistyönä.

Oulussa, joulukuussa 2001

Tiehallinto
Oulun tiepiiri

Sisältö

1	JOHDANTO	9
1.1	Selvityksen tavoitteet	9
1.2	Selvityksen toteutustapa	9
1.3	Lähtöaineisto	10
1.4	VALLU, DigiStop- ja DigiRoad -järjestelmät	11
1.5	Joukkoliikenteen hoitomallit ja käsitteistöä	11
2	JOUKKOLIIKENNE TIEPIIRIN ALUEELLA	13
2.1	Aluerakenne joukkoliikenteen kannalta	13
2.2	Joukkoliikenteen reitit ja vuoromäärät tiepiirin alueella	14
2.3	Joukkoliikennettä koskevat suunnitelmat	15
2.3.1	Maakuntatason suunnittelu	15
2.3.2	Kaupunkiseutu-, seutukunta- ja kuntatason suunnittelu	15
2.3.3	Matkakeskukset ja joukkoliikenteen terminaalit	19
2.3.4	Matkailukeskukset	21
2.4	Pilottialuetarkastelu	21
3	JOUKKOLIIKENTEEN SIDOSRYHMÄT JA NIIDEN TEHTÄVÄT	22
3.1	Yleistä	22
3.2	Lupaviranomaiset	22
3.2.1	Liikenne- ja viestintäministeriö	22
3.2.2	Lääninhallitus	23
3.2.3	Kunnat	23
3.3	Muut viranomaiset	24
3.3.1	Seutuliikenne- ja seutulipputyöryhmät	24
3.3.2	Maakuntaliitot	24
3.3.3	Ympäristöhallinto	24
3.3.4	Tiehallinto	25
3.4	Operaattorit	25
3.4.1	Linja-autoliikenne	25
3.4.2	Taksiliikenne	26
3.4.3	Junaliikenne	26
3.4.4	Lentoliikenne	26
4	JOUKKOLIIKENNE JA TIEPIIRIN TOIMINTA NYKYISIN	27
4.1	Joukkoliikenne strategioissa ja tavoitteissa	27
4.2	Joukkoliikenne tiensuunnittelussa	27
4.3	Pysäkit ja niiden kunnostaminen	28
4.3.1	Pysäkkiolosuhteet	28
4.3.2	Yhteydet pysäkeille	29
4.3.3	Rakentaminen ja kunnostaminen aloitteiden perusteella	30
4.4	Joukkoliikenne ja teiden hoito	30
4.5	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	31
4.6	Asiakaspalaute	31
4.7	Sidosryhmien arvio tiepiirin toiminnasta ja sen kehittämisestä	33
4.7.1	Kyselyn toteutus	33
4.7.2	Yhteistoiminta joukkoliikenteen sidosryhmien kanssa	33
4.7.3	Hoitoon liittyvät asiat	34
4.7.4	Fyysiseen toimintaympäristöön liittyvät asiat	34
4.7.5	Liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat	35
4.7.6	Informaatioon liittyvät asiat	36
4.7.7	Joukkoliikenteen rahoitus	36

4.7.8	Toiminnan kehittämissuunnat sidosryhmien mielestä	36
5	TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA	39
5.1	Tavoitteet	39
5.2	Kehittämisstrategia	39
6	TEHTÄVÄT	42
6.1	Tavoitteita tukevat kehittämistehtävät	42
6.2	Joukkoliikenteen vastuhenkilö ja yhteistyöryhmä	44
6.3	Joukkoliikenteen yhteistoimintaverkko	45
6.4	Tehtävien hoitoperiaatteita ja kustannusvaikutuksia	45
6.4.1	Pysäkkikatosten vastaanotto ja siirtyvien katosten hoito	45
6.4.2	Uudet pysäkit ja uudet katokset	46
6.4.3	Pysäkkirakenteiden ja varustetason määrittäminen	47
6.4.4	Teiden hoito ja kunnossapito	47
6.5	Oulun seudun liikennejärjestelmä 2020	47
	joukkoliikennejärjestelmäluonnos	47
6.5.1	Linjastoperiaate	48
6.5.2	Cityliikenne ja palveluliikenne	48
7	TOTEUTTAMISOHJELMA	49
7.1	Toteuttamisohjelman lähtökohdat	49
7.2	Toteuttamisohjelman aikataulu ja kustannusarvio	49
7.3	Toimenpiteiden yksikköhintoja	51
LIITE 1.	Sidosryhmäkyselyn tulokset	
LIITE 2.	Pilottialuetarkastelu	
LIITE 3.	Oulun tiepiirissä suositeltavia periaatteita pysäkkivarustelun kehittämiseksi	
LIITE 4.	Toimenpiteet joukkoliikenteen käsittelyssä eri suunnitteluvaiheissa	
LIITE 5.	Tiemestarit	
LIITE 6.	Kuntien joukkoliikenteen yhdyshenkilöt	

1 JOHDANTO

1.1 Selvityksen tavoitteet

Tiehallinto on vuonna 2000 tehnyt ensimmäisen joukkoliikenteen erityistarpeita koskevan toimintalinjauksensa. Tiehallinto haluaa ottaa entistä paremmin huomioon joukkoliikenteen tarpeet, lisätä tietoutta joukkoliikenneasioista sekä tutustua joukkoliikenteen sidosryhmiin ja lisätä yhteistyötä niiden kanssa. Joukkoliikenteen sidosryhmiä ovat mm. liikenne- ja viestintäministeriö, lääninhallitukset, kunnat, joukkoliikenneyritykset ja niiden etujärjestöt, maakunnalliset liitot, Ratahallintokeskus ja luonnollisesti matkustajat.

Jatkossa tiepiirit toimivat joukkoliikenneasioissa yhtenä sidosryhmänä yhteistyössä muiden joukkoliikenteen parissa toimivien tahojen kanssa. Toiminnan kehittämistä varten on tiepiireihin nimetty joukkoliikenteen vastuuhenkilöt ja käynnistetty piirikohtaisia joukkoliikenteen tarveselvityksiä, joiden myötä erilaiset kehittämistarpeet konkretisoituvat. Oulun tiepiirin joukkoliikenteen tarveselvityksessä tarkastelun pääpaino on linja-autoliikenteessä. Muiden kulkumuotojen osalta pyritään parantamaan matkaketjujen toimivuutta kehittämällä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä terminaaleihin johtavilla tieyhteyksillä.

Tarveselvityksen yleisenä tavoitteena on kirjata sellaiset asiakokonaisuudet, joilla Oulun tiepiiri voi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä alueellaan ja toiminnoissaan. Keskeisiä tarveselvityksen tavoitteita ovat mm.

- tiepiirin roolin löytäminen joukkoliikenteen toimintaverkossa,
- omien sekä eri yhteistyötahojen tehtävien kirjaaminen, tietämyksen lisääminen ja yhteistyön kehittäminen joukkoliikennettä koskevissa asioissa,
- joukkoliikenteen tarpeiden tiedostaminen tienpidossa,
- joukkoliikenteen laatukäytävien ja keskeisten pysäkkien kehittäminen,
- joukkoliikenteen toimintaedellytysten tehokkaampi huomioon ottaminen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisissa,
- joukkoliikenteen hoidon kehittäminen,
- joukkoliikennettä tukevan tiedottamisen lisääminen,
- joukkoliikenteen vastuuhenkilön tehtäväkuvan selvittäminen,
- oman alueen joukkoliikenteen palvelutason ja toimintaedellytysten selvittäminen sekä
- tavoitteita tukevien tehtävien määrittäminen, niiden priorisoiminen ja alustavan toteuttamisohjelman laatiminen

1.2 Selvityksen toteutustapa

Oulun tiepiirin alueella toimivaa joukkoliikennettä on kuvattu aikaisempia selvityksiä ja suunnitelmia apuna käyttäen. Joukkoliikenteen kuvauksessa on hyödynnetty myös lääninhallituksen vuosittain julkaisemaa sektorikohtaista toimintakertomusta, liikenteen peruspalveluraporttia.

Rakennettuun ympäristöön liittyvien toimenpiteiden kohdentamiseksi on tärkeää tietää nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso ts. missä, mihin aikaan ja

kuinka paljon joukkoliikennepalveluja on tarjolla tiepiirin eri alueilla. Joukkoliikenteen reittejä ja vuoromääriä yleisten teiden verkolla on havainnollistettu viemällä lääninhallitukselta saadut tiepiiriä koskevat linjaliikennelupien ja ostoliikenteen vuorojen aikataulut karttaesitykseksi.

Yksi keskeinen tiedonlähde ja työssä syntyvä toimintasuunnitelman lähtökohta on sidosryhmiltä kyselyllä kerätty tieto. Kyselyllä on pyritty saamaan ensinnäkin arvio tiepiirin toiminnasta nykyisin ja toisena pääkohtana suunta-
viivoja toiminnan kehittämiseksi ja tehtävien priorisoinnille. Kyselystä saatua tietoutta on syvennetty kirjallisen kyselyn jälkeen haastattelemalla Sotkamo-Kuhmo –alueella joukkoliikenteen parissa työskenteleviä henkilöitä eri sidosryhmistä. Työn alkuvaiheessa käytiin esittelemässä tarveselvityksen tavoitteita ja toteutustapaa Linja-autoliiton Oulun osaston osastokokouksessa.

Omaan toimintaan ja odotuksiin tulevalta toiminnalta on perehdytty haastattelemalla henkilöitä tienpidon suunnittelun, tienpidon teettämisen ja toiminnan ohjauksen yksiköistä sekä tutustumalla Toimintalinjauksiin ja Pitkän tähtäimen suunnitelmaan ja Oulun tiepiirin ja Tiehallinnon valtakunnallisten asiakaspalautejärjestelmien nykyiseen toimintaan.

1.3 Lähtöaineisto

Selvityksen lähtöaineistona on hyödynnetty mm. seuraavia selvityksiä ja tietoa-aineistoja:

- Ehdotus liikenneministeriön joukkoliikennestrategiaksi (LM 18/2000)
- Tienpidon linjaukset 2015 (Tielaitos 2000)
- Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen - Toimintalinja 2000 (Tiehallinto)
- Joukkoliikenne - Opas tiepiirin joukkoliikenneselvityksen laatimiseksi (Tielaitos 23/2000)
- Joukkoliikenne – Laatukäytävien kehittäminen (Tielaitos 55/2000)
- Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa (Kuntaliitto / Tiehallinto 2001)
- Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen (2001)
- Joukkoliikenteen terminaaliverkko Oulun läänissä, nykytilanteen kuvaus ja kehittämisvisiot (Oulun lääninhallitus 2001)
- Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia (2000)
- Kajaanin kaupunkiseudun liikennejärjestelmä 2010 (1999)
- Asutustihentymät Oulun tiepiirissä (Tiehallinto / Oulun tiepiiri 2000)
- Lääninhallitusten liikennejaostojen osallistuminen liikennejärjestelmäsuunnitteluun (Liikenneministeriön mietintöjä ja muistioita B 15/2000)
- Peruspalvelut Oulun läänissä 2000 – Liikenteen osuus peruspalvelujen arviointiraportissa (Oulun lääninhallitus)
- Tierekisteri
- Pysäkkirekisteri
- Tiepiirin aloiterekisteri
- Rakennus- ja huoneistorekisteri (1999)

1.4 VALLU, DigiStop- ja DigiRoad -järjestelmät

Lääninhallituksilla ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on käytössään ns. *valtakunnallinen liikennelupajärjestelmä VALLU*, joka sisältää tiedot mm. kaikista joukkoliikenteeseen liittyvistä luvista ja ostosopimuksista. Kyseinen järjestelmä koostuu luparekisterin ylläpitosovellutuksesta, selainkäyttöisestä raportointijärjestelmästä ja karttasovelluksesta. Karttakäyttöliittymässä vuorot on kytketty DigiStop-projektissa kerättyihin pysäkkietoihin. Ohjelma pystyy piirtämään reitin tieverkolle, kun se tietää millä pysäkeillä vuoro pysähtyy. Teknisesti järjestelmä voitaisiin avata internetin kautta yleisempään käyttöön, jolloin esim. Tiehallinto tai liikennöitsijät voisivat tietyin rajauksin selata luparekisteriä. Tämä tulee olla myös järjestelmän hyödynnettävyyden tavoitteena. Nyt käyttöä jarruttaa järjestelmän toimiminen sisäasianministeriön sisäisessä verkossa, jossa on mukana myös poliisin käyttämä tietoliikenneverkko.

Kansallinen tie- ja katuverkon tietojärjestelmä eli *DigiRoad-järjestelmä* on keskeinen tietovarasto, jota tulevat hyödyntämään useimmat liikenteen ja kuljetusten telemaattiset palvelut. Se sisältää tiedot koko Suomen tie- ja katuverkosta sekä verkon tärkeimmät ominaisuustiedot. Lisäksi DigiRoad-järjestelmässä on runsaasti muita liikennejärjestelmän kohteita, kuten julkisen liikenteen terminaalit, sillat ja pysäköintitalot. Järjestelmässä on myös välineet tietojen välittämiseen, hallintaan ja ylläpitoon. Tiehallinto vastaa järjestelmän toteutuksesta ja ylläpidosta. Tavoitteena on, että DigiRoad-järjestelmä on valmis vuoden 2003 loppuun mennessä.

1.5 Joukkoliikenteen hoitomallit ja käsitteistöä

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan linja-, osto- ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisessä käytössä. Julkisella liikenteellä tarkoitetaan joukkoliikenteen lisäksi myös taksiliikennettä. Joukkoliikennettä hoitavat Suomessa yksityiset ja kunnalliset linja-autoyhtiöt, VR Osakeyhtiö, Finnair Oy tytäryhtiöineen ja pienet yksityiset lentoyhtiöt sekä suurimmissa kaupungeissa myös niiden omat liikennelaitokset.

Vaikka suuri osa liikennettä hoitavista yrityksistä on yksityisiä, on järjestelmän suunnittelu- ja kehittämisvastuu pääasiassa viranomaisilla. Julkiseen liikenteeseen liittyvissä asioissa liikenne- ja viestintäministeriö ja lääninhallitukset toimivat yhteistyössä kuntien kanssa. Lääninhallitukset myöntävät liikennelupia ja sovittavat yhteen alueellisia liikennepalveluja. Kuntien tehtävänä on määritellä alueidensa palvelutaso tarvittavilta osin, olla vastuussa oman alueensa julkisen liikenteen kehittämisestä sekä toimia mahdollisuuksien mukaan yhteistyössä toistensa kanssa.

Joukkoliikenteen harjoittamiseen tarvitaan joukkoliikennelupa, joka antaa laajat oikeudet liikennöintiin. Luvan perusteella saa harjoittaa tilausliikennettä sekä valtion ja kuntien ostamaa liikennettä. Luvan voi saada jokainen ammattitaitoinen, vakavarainen ja hyvämaineinen hakija. Säännölliseen linjaliikenteeseen tarvitaan lisäksi erillinen linjaliikennelupa, jonka myöntäminen perustuu tarveharkintaan.

Suomessa pääasiallinen joukkoliikenteen hoitomalli on itsekannattava linjaliikenne, jolloin kustannukset katetaan lipputuloilla. Viranomaiset huolehtivat

kannattamattomasta liikenteestä ostamalla palvelun yksityiseltä liikenteenharjoittajalta. Oulun tiepiirissä ostoliikenteen osuus maaseutuliikenteessä oli vuonna 2000 kilometreissä mitattuna noin 40 %. Kaupunkiseuduilla ostoliikenteen osuus oli huomattavasti pienempi. Ennen palvelun ostamista järjestetään tarjouskilpailu, jolloin pyritään turvaamaan liikenteen peruspalvelut kaikille mahdollisimman tehokkaasti ja edullisesti.

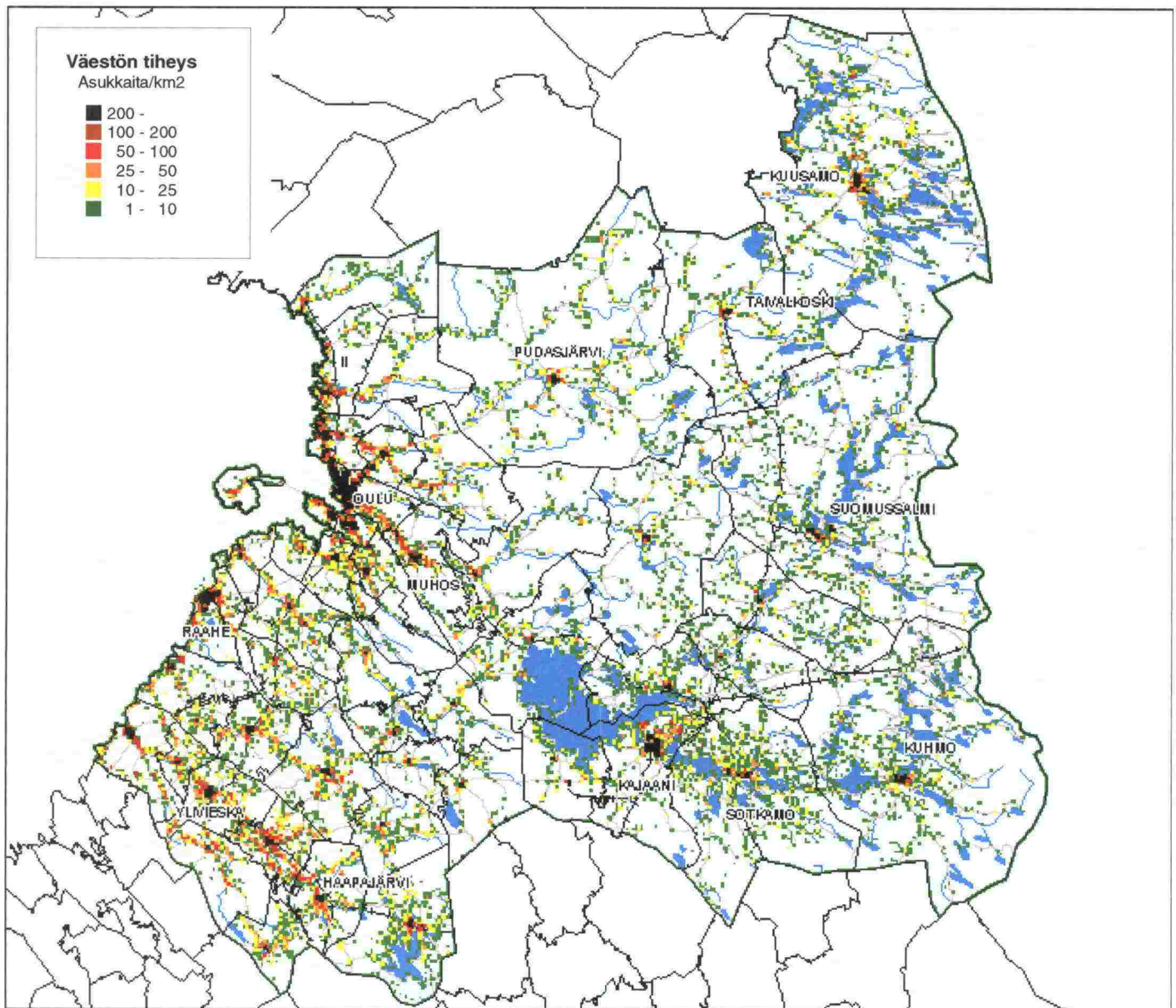
Taulukko 1. Joukkoliikenteeseen liittyviä keskeisiä käsitteitä.

Käsite	Tarkoitus
joukkoliikennelupa	lääninhallituksen myöntämä peruslupa, joka oikeuttaa tilausliikenteen ja kunnan tai valtion ostoliikenteen harjoittamiseen
linjaliikennelupa	lupa, joka oikeuttaa aikataulun mukaisen reittiliikenteen harjoittamiseen
linjaliikenne	luvanvarainen henkilöliikenne, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä, jonka reitin lupaviranomainen vahvistaa ja jonka harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, liikenne- ja viestintäministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn ostosopimukseen. Koska linjaliikenne rahoitetaan lipputulolla ja se on yleensä taloudellisesti kannattavaa, siitä käytetään myös termejä lipputuloperusteinen tai itsekkannattava liikenne .
ostoliikenne	joukkoliikenne- tai taksiluvan nojalla harjoitettavaa henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan, kuntayhtymän, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, Liikenne- ja viestintäministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen
kaupunkimainen paikallisliikenne	joukkoliikenne, joka palvelee ensisijaisesti taajama-alueen sisäisiä matkustustarpeita ja jota ajetaan vähintään kuusi vuorokautta päivässä ja jonka vuorovälit ovat korkeintaan kaksi tuntia tai joka on luonteeltaan palvelulinja.
kunnan sisäinen joukkoliikenne	kunnan rajojen sisällä tapahtuva sisäinen joukkoliikenne. Kaupunkimainen paikallisliikenne on myös sisäistä liikennettä.
seudullinen liikenne	usean kunnan alueelle ulottuva liikenne
kaukoliikenne	seutukuntien välinen pitkämatkainen liikenne
vakiovuoroliikenne	tarkoittaa kiinteää reittiä käyttävää liikennettä, joka pysähtyy pysäkkimerkein osoitetuissa kohdissa tai tarvittaessa, jos pysäkkimerkkejä on harvemmassa kuin 1,5 kilometrin välein.
pikavuoroliikenne	nopea linjaliikenne, jossa pysähdytään matkustajien ottamista ja jättämistä varten vain linjaliikenneluvassa määritellyissä paikoissa
tilausliikenne	luvanvarainen henkilöliikenne, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla, sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä
kiinteä reittiä	linjaliikenteen reitti, jolta ei sallita poikkeamia. Eräänlainen vastakohta on ns. joustava reitti , jossa ennalta määrättyä reittiä voidaan muokata tilausten perusteella
kutsuohjattu joukkoliikenne	perinteisen linja-autoliikenteen ja taksiliikenteen välimuoto, jossa ajetaan kiinteää, joustavaa tai vapaasti muodostuvaa reittiä tilausten eli kutsujen perusteella. Matkustaja tekee tilauksen matkojenvälityskeskukseen, tilauskeskukseen tai suoraan liikennevälineeseen.
palveluliikenne	kutsuohjaukseen perustuva, kiinteällä tai joustavalla reitillä tai täysin ilman ennalta määrättyä reittiä ajettava, kaikille avoin liikenne. Palveluliikennettä voidaan järjestää linja-autolla tai taksilla. Palvelu -sana viittaa siihen, että vanhempien ihmisten ja toimintaesteisten henkilöiden tarpeet on otettu huomioon tavanomaista joukkoliikennettä kehittyneemmällä tavalla.
palvelulinja	kiinteäreittinen tai reittipoikkeamia sisältävä, kaikille avoin linja-auto- tai taksilinja.
terminaali	useita linjoja palveleva päätepysäkki, vaihtopysäkki, pysäkkiryhmä tai asema. Liikennejärjestelmän solmukohta, jossa on järjestetty mahdollisuus vaihtaa liikennevälineestä tai liikennemuodosta toiseen.
pysäkki	linjan varrella tai päätekohtassa oleva paikka, jossa matkustajat odottavat joukkoliikennevälinettä, nousevat siihen tai poistuvat siitä
seutulippu	kuntien, valtion ja bussiyriyten tarjoama edullinen bussikortti, jolla voi matkustaa rajattomasti kaikissa seutulippujärjestelmään kuuluvissa linja-autoissa ja vaihtaa maksutta vuorosta toiseen

2 JOUKKOLIIKENNE TIEPIIRIN ALUEELLA

2.1 Aluerakenne joukkoliikenteen kannalta

Liikenne- ja viestintäministeriön tutkimuksen mukaan itsekannattavalle joukkoliikenteelle löytyy edellytyksiä, jos asukastiheys on yli 200 as./km². Kyseisen asukastiheys saavutetaan Oulun läänissä kuntakeskuksien taajama-alueilla. Muualla väestötiheys on huomattavasti pienempi. Oulun kaupunkiseudulla yli 200 as./km² jatkuu lähes katkeamattomana väleillä Liminka - li ja Oulu - Kiiminki. Vastaava asukastiheys saavutetaan nauhamaisesti myös väleillä Kalajoki - Haapajärvi.



Kuva 1. Asukastiheys Oulun läänissä
(väestötiedot rakennus- ja huoneistorekisteristä vuodelta 1999).

2.3 Joukkoliikennettä koskevat suunnitelmat

2.3.1 Maakuntatason suunnittelu

"Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia" -liikennejärjestelmäselvitys valmistui tammikuussa 2001. Selvityksessä tarkasteltiin kaikki liikennemuodot ja -verkot ja tehtiin mm. joukkoliikennejärjestelmän nykytilan kartoitus sekä määriteltiin toimintalinjat vuodelle 2020. Toimintalinjoissa esitettiin kulkumuodoittain tavoitteellinen palvelutasotilanne, kehittämistoimenpiteet ja niiden vaikutukset.

Selvityksen mukaan Oulun läänin joukkoliikenteen tunnusomaisia piirteitä olivat mm. seuraavat asiat:

- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on pienentynyt jatkuvasti, vaikka matkustajamäärät ovat uusien lipputuotteiden ansiosta nousseet erityisesti Oulun seudulla.
- Kaupunkien väliset yhteydet niin maakuntien sisällä kuin maakunnista muualle Suomeen ovat määrällisesti kysyntää vastaavassa kunnossa. Ongelmana on monin paikoin sinänsä palvelua parantavista poikkeamista johtuva liikenteen hitaus.
- Erityisesti Kainuussa ja Koillismaalla joukkoliikenneverkko on harva.
- Pysäkkiverkoston laajuus, pysäkkien sijainti, kunto ja laatu vaativat tarkistamista.
- Haja-asutusalueiden liikennetarjonta suhteessa väestön määrään on huonontunut.
- Kuntien täydentävä joukkoliikenteen osto on jäänyt vähäiseksi verrattuna eri hallintokuntien erilliskuljetusten määrään.
- Hallintokuntien yhteistyö on puutteellista kuntien sisäisten henkilökuljetusten järjestelyissä. Kukin hallintokunta tilaa omat kuljetuksensa. Kuljetuksia ei yhdistellä aina edes hallintokunnan sisällä. Yksittäiskuljetukset ovat hyvin yleisiä. Puutteellisen yhteistyön ja kuljetusten tehottoman järjestelyn takia henkilökuljetusten hoito on kohtuuttoman kallista.
- Sosiaali- ja koulutoimen kuljetukset ovat usein periaatteessa kaikille avoimia, mutta käytännössä kalusto ja puutteellinen tiedotus rajoittavat muiden matkustajien kuljetusten hyödyntämismahdollisuuksia.
- Joukkoliikenteen ostoissa lääninhallituksen ja kuntien välillä puuttuvat selkeät pelisäännöt. Kunnat ovat eriarvoisessa asemassa, koska monissa kunnissa valtio ostaa myös runkoliikenteessä kuntien sisäistä liikennettä.

2.3.2 Kaupunkiseutu-, seutukunta- ja kuntatason suunnittelu

Oulun kaupunkiseutu

Oulun seudulla valmistui Suomen ensimmäinen **liikennejärjestelmäsuunnitelma vuonna 1992**. Joukkoliikenteen osalta keskeisempinä kehittämistoimenpiteinä esitettiin lippujärjestelmän kehittämistä, erityisesti lipputukea kasvattamalla. Lisäksi esitettiin joukkoliikenteen nopeuden lisäämiseksi etuisuuksien toteuttamista Oulun keskusta ja keskustan sisääntuloväylille (mm. joukkoliikennekatu ja -kaistat). Liikenteen osalta esitettiin nopeiden työmatkavuorojen lisäämistä ja yhteistyötä hallintokuntien kuljetusten hoita-

misessa sekä palveluista tiedottamista mm. antamalla ajantasainformaatiota bussien kulusta matkustajille keskeisillä pysäkeillä.

Parhaiten on toteutunut lippujärjestelmän kehittäminen ja tiedottaminen. Lipputukeen ei tosin ole voitu panostaa siinä laajuudessa ja aikataulussa kuin suunnitelma esitti. Oulussa ja Haukiputaalla on hallintokuntien henkilökuljetusjärjestelmän kehittämisen vaikutuksesta käynnistetty palveluliikennettä. Joukkoliikenteen etuisuuksien toteutuminen on toistaiseksi jäänyt vähäiseksi.

Oulun seudun joukkoliikennesuunnitelma valmistui vuonna 1995. Suunnitelmassa esitettiin joukkoliikenteen kehittämisstrategia, palvelutasotavoitteet, paikallisliikenteen linjaston kehittämistoimenpiteet, liikenteen hoitomallivaihtoehdot sekä tehtiin esitys seudullisen joukkoliikenneorganisaation kehittamisestä. Eniten suunnitelma vaikutti seudullisen joukkoliikenteen organisaation kehittymiseen. Oulun seutuliikenteen neuvottelukunta perustettiin jatkamaan seutulipputyöryhmän työskentelyä.

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistaminen käynnistettiin keväällä 1999 osana seudun seitsemän kunnan (Oulu, Haukipudas, Kempele, Hailuoto, Kiiminki, Oulunsalo ja Muhos) yhteisen yleiskaavan (Oulun seudun yleiskaava) laatimista. Yleiskaavan keskeisemmäksi liikenteelliseksi tavoitteeksi otettiin joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen. Rakennemallivaiheessa yhdeksi kaavaluonnoksen lähtökohdaksi valittiin joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittäminen aluerakennetta tiivistämällä ja uusien asunto- ja työpaikka-alueiden ohjaamisella jo nyt vahvoille joukkoliikennetarjonnan omaaville alueille tai niiden välittömään läheisyyteen. Uusien alueiden käyttöönotossa tavoitellaan väestöpohjan kasvattamista niin suureksi, että se elättää oman paikallisliikenteen linjan tai linjoja.

Osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittiin "**Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen**" –suunnitelma, joka valmistui kesäkuussa 2001. Suunnitelmassa määriteltiin joukkoliikenteen laatukäytäväluokitus yleisille teille ja kuntien katuverkoille (kuva 4). Korkeatasoisimmat laatukäytävät muodostuivat Ouluun johtavista pääsisääntuloväylistä sekä Oulun paikallisliikenteen käyttämisestä merkittävimmistä reiteistä. Laatukäytäväluokittelun tavoitteena oli muodostaa toimenpidekokonaisuudet, joiden toteuttaminen parantaa joukkoliikenteen asemaa kulkumuotojen välisessä kilpailussa ja tuottaa määritellyn laatukäytäväverkon seudulle. Työn tuloksena syntyi laaja kehittämisohjelma vuosille 2002-2005 koskien pysäkkien, joukkoliikenne-etuisuuksien ja liikennetarjonnan parantamista. Työssä Oulun tiepiiri oli ensimmäistä kertaa merkittävällä roolilla mukana joukkoliikenteen **sektorikohtaisessa kehittämisohjelmassa** yhdessä seudun kuntien, lääninhallituksen ja liikennöitsijöiden kanssa. Suunnitelman laatimisesta vastasi Oulun seutuliikenteen neuvottelukunta.

Taulukko 2. Laatukäytäväselvityksessä esille tulleiden kehitettävien pysäkkien määrä vuosina 2002-2004.

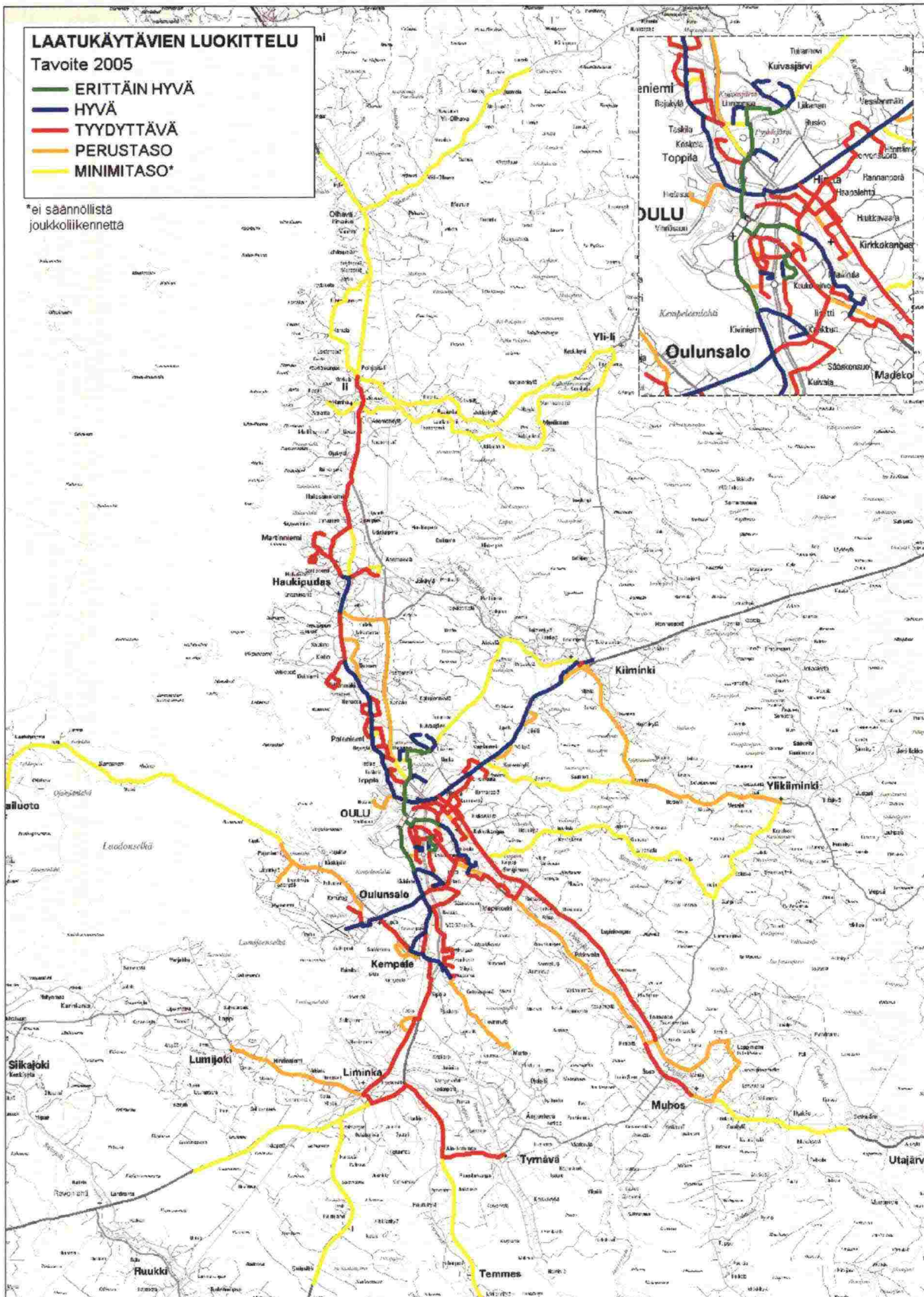
Kunta	Toteuttamisvuosi (kunnan/Tiehallinnon vastuu)				
	2002	2003	2004	2005	Yhteensä
Haukipudas	1/2	1/1	1/1	-/1	3/5
Ii	1/1	-/1	-/2	1/2	2/6
Kempele	1/4	2/3	3/-	-/-	6/7*
Kiiminki	1/-	1/-	1/-	2/2	5/2
Liminka	1/-	-/2	-/2	-/2	1/6
Lumijoki	1/-	-/-	-/-	-/-	1/-
Muhos	-/2	-/2	-/2	-/3	-/9
Oulu	8/2	8/2	8/-	7/-	31/4
Oulunsalo	1/-	-/2	-/1	1/1	2/4**
Tyrnävä ja Temmes	1/4	1/3	-/3	2/1	4/11
Yli-li	1/1	-/-	-/1	-/-	1/2
Ylikiiminki	-/1	-/2	-/1	-/1	-/5
Yhteensä	17/17	13/18	13/13	13/13	56/61

* Lisäksi kolme pysäkkiä Kempeleentien parantamisen yhteydessä

** Lisäksi neljä pysäkkiä Lentokentäntien parantamisen yhteydessä



Kuva 3. Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittämien valmistui kesäkuussa 2001.



Kuva 4. Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävluokitus (Lähde: Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen).

Kajaanin kaupunkiseutu

Kajaanin kaupunkiseudulla valmistui liikennejärjestelmäsuunnitelma vuonna 1999. Joukkoliikenteen kehittämisen painopisteenä oli lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen seutulipun johdolla. Muita kehittämiskohteita olivat Kajaanin matkakeskus ja yleensäkin informaation parantaminen.

Kaupunkiseudun joukkoliikenteen painopiste on Kajaanin kaupunkialueen sisäisessä linja-autoliikenteessä. Kuntien välisessä liikenteessä joukkoliikenteen osuus on varsin pieni. Kajaanissa haja-asutusalueella toimii palveluliikenne maanantai-perjantai klo 9 -15 välisinä aikoina.

Muut kunnat

Muihin kuntiin on laadittu henkilökuljetus- tai joukkoliikennesuunnitelmia seuraavasti:

- Oulu, Muhos, Ylivieska - KULKU -työryhmän pilotteja 1999
- Kalajokilaakson talousalueen kunnat (Alavieska, Kalajoki, Ylivieska, Oulainen, Sievi, Nivala) - joukkoliikennesuunnitelma 1996
- Haapajärvi ja Pyhäjärvi – joukkoliikennesuunnitelma 1996
- Iin seutukunnan kunnat ja Kiiminki – joukkoliikennesuunnitelma 1996
- Kuivaniemi/Simo – joukkoliikennesuunnitelma 2000
- Pudasjärvi ja Lumijoki – valmis kehittämissuunnitelma

Kuntien henkilökuljetusten kehittämissuunnittelu on käynnissä Suomussalmella, Puolangalla, Hyrynsalmella, Utajärvellä, Ristijärvellä, Pyhännällä ja Kestilässä.

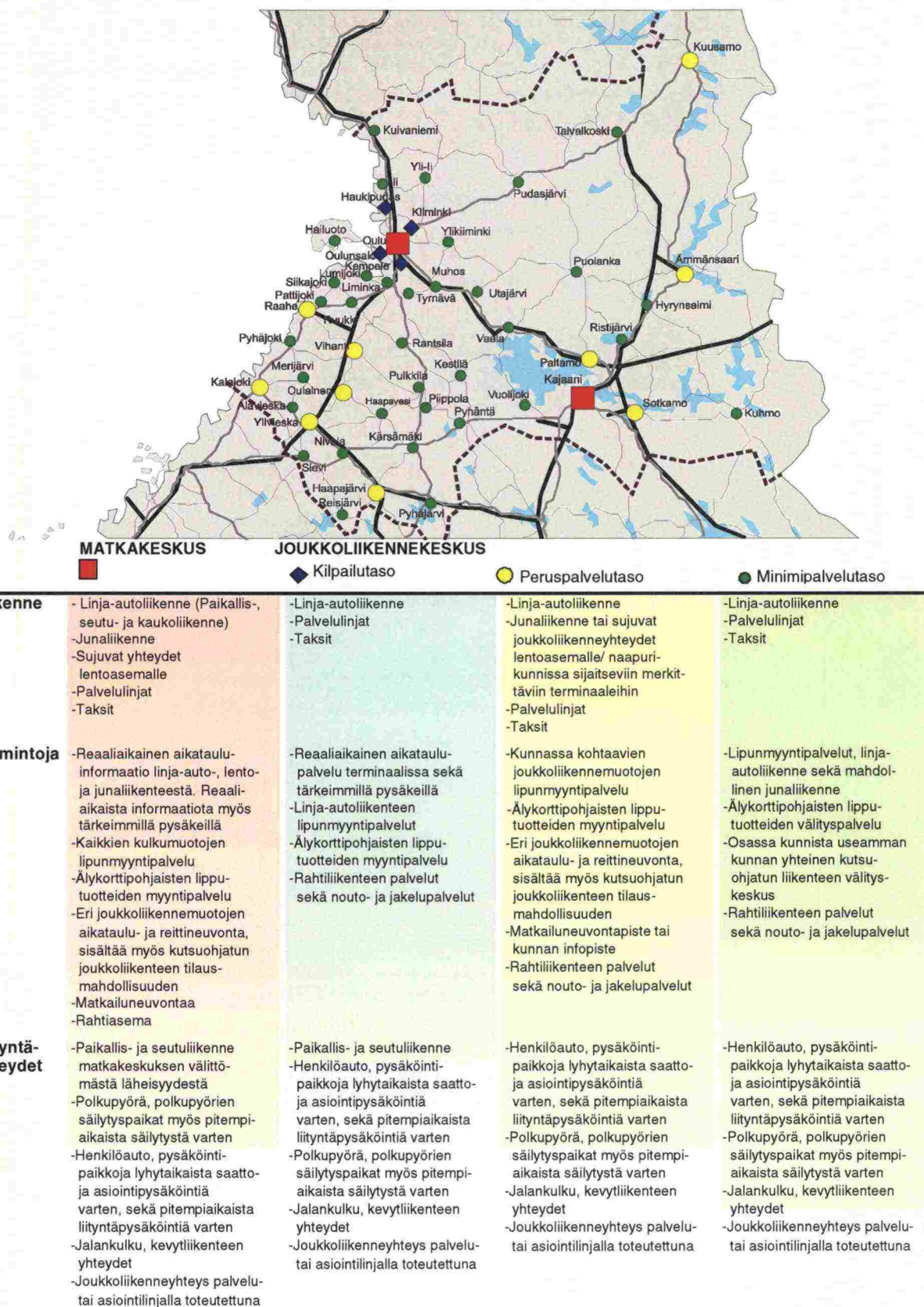
2.3.3 Matkakeskukset ja joukkoliikenteen terminaalit

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun vuonna 2000 valmistuneessa liikennestrategiassa esitetään maakuntien matkakeskusjärjestelmän kehittämistä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vähintään kaikissa kuntakeskuksissa tulee olla joukkoliikenteen terminaalit, joka tarjoaa keskitetysti mm. joukkoliikenteen lippu- ja informaatiopalveluita. Kesällä 2001 on valmistunut selvitys: **Joukkoliikenteen terminaaliverkko Oulun läänissä, nykytilanteen kuvaus ja kehittämisvisiot.** Opinnäytetyönä tehty selvitys esittää varsinaisen terminaalien kehittämissuunnitelman laatimista muutamaa pilottikuntaan.

Oulussa matkakeskuksen kehittäminen on nykyisten jo vierekkäin sijaitsevien linja-autoaseman ja rautatieaseman fyysisen läheisyyden lisäämistä mm. asematunnelia kehittämällä sekä pitemmällä tähtäimellä toimintojen siirtämistä samoihin tiloihin. Kehittämiseen täytyy liittää mukaan lentoasemayhteyksien kehittäminen matkakeskuksesta. Tiehallinnon rooli liittyy erityisesti lentoaseman saavutettavuuden parantamiseen. Käytännössä tämä tarkoittaa vaihtoterminaalitoimintojen kehittämistä Kaakkurin/Rantavainion alueella lentoasemantien alkupisteen läheisyydessä.

Kajaanin matkakeskuksen suunnittelu käynnistyy 2001 loppuun mennessä. Tiehallinnon tulee olla kehittämistyössä mukana. Sama koskee myös muita kuntakeskuksiin sijoitettavia joukkoliikenteen terminaleja.

Oulun tiepiirin joukkoliikenteen tarveselvitys JOUKKOLIIKENNE TIEPIIRIN ALUEELLA



Kuva 5. Esitys joukkoliikenteen terminaali-verkon luokituksiksi (Lähde: Joukkoliikenteen terminaali-verkko Oulun läänissä, opinnäytetyö).

2.3.4 Matkailukeskukset

Liikenteellisesti matkailukeskusten kannalta on avainasemassa niiden saavutettavuus myös joukkoliikenteellä. Pelkästään alueiden saavutettavuus ei riitä. Tärkeää on myös liikennejärjestelmän toimivuus alueiden sisällä. Toimivat joukkoliikennepalvelut matkailukeskuksessa ja sen lähialueilla voivat tuoda säästöjä tieliikenneinfran kehittämistyössä.

Oulun läänin alueella on laadittu tai on parhaillaan työn alla Vuokatin, Rukan ja Syötteen alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Matkailukeskuksissa ja niiden läheisyydessä on yleisillä teillä merkittävä rooli. Tiehallinnon rooli on olla mukana suunnittelussa, jotta joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarpeet tulevat otetuksi huomioon tieliikenneinfran kehittämisessä.

2.4 Pilottialuetarkastelu

Pilottialuetarkastelun tavoitteena oli selvittää yksityiskohtaisemmin joukkoliikenteen toimintaolosuhteita ja tarpeita erilaisissa olosuhteissa. Tarkastelulla haluttiin saada tietoa em. asioiden arviointiin koko tiepiirin yleisten teiden verkolla.

Pilottialueella tarkoitetaan:

- ♦ Joukkoliikenteen käyttämiä tieyhteyksiä Kajaanista Kuhmoon Nuasjärven sekä Iso-Kiimasen ja Ontojärven pohjois- ja eteläpuolella,
- ♦ Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten toimintaympäristöä Kuhmon kaupungin alueella.

Tarkastelussa selvitettiin fyysisen toimintaympäristön kehittämiskohteita:

- ♦ Alempiasteisen tieverkon talvihoito,
- ♦ Nousijamääriltään merkittävimmät pysäkit joukkoliikenteen käyttämillä tieyhteyksillä välillä Kuhmo-Sotkamo-Kajaani,
- ♦ Koulukuljetusten kannalta tärkeät vaihtopysäkit ja kääntöpaikkoina käytetyt pysäköintialueet Kuhmon kaupungin näkökulmasta.

Toimenpideohjelmassa on varattu resursseja pilottialueen kehittämiseen. Pilottialuetarkastelun yksityiskohtainen kuvaus on esitetty liitteessä 2.

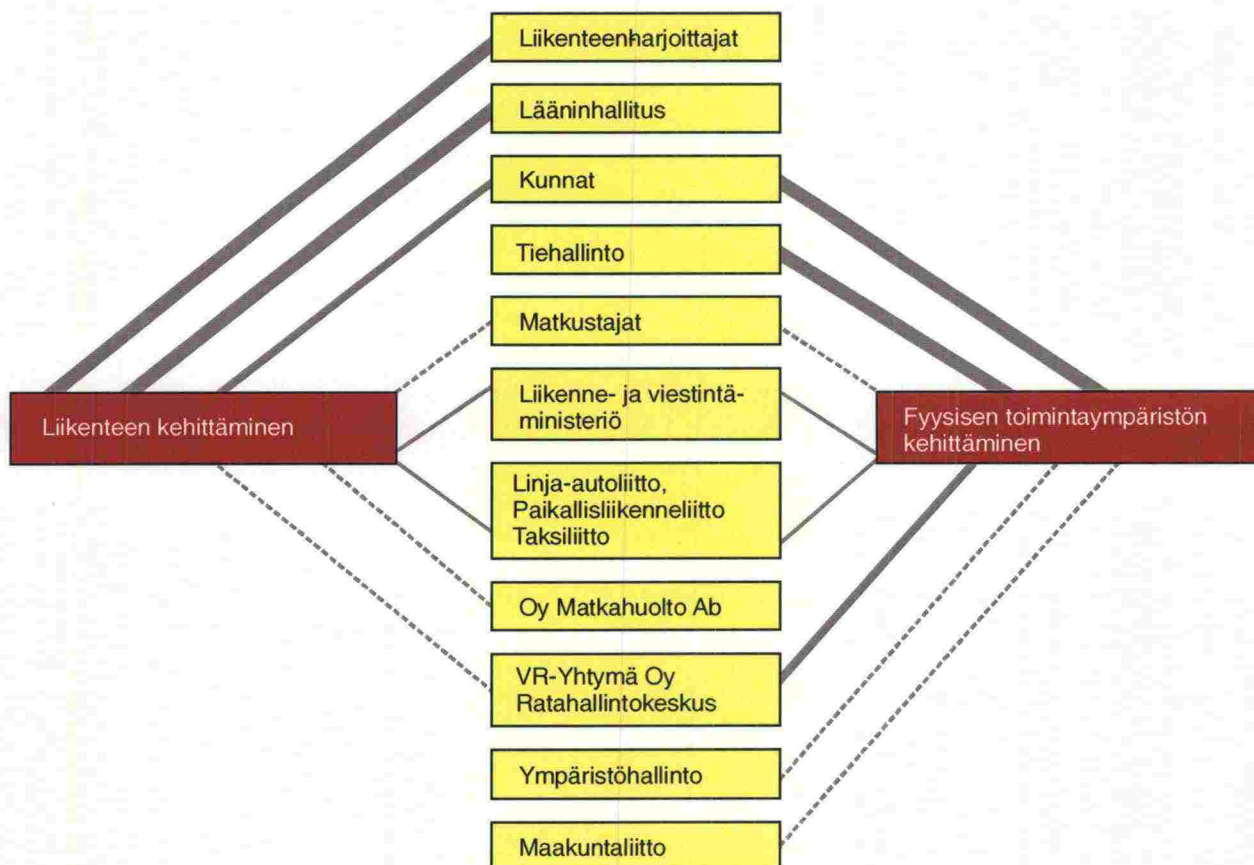
Pilottialueeseen liittyvänä yksityiskohtana voidaan tässä yhteydessä mainita yleiseksi tieksi muuttunut Sotkamontien osa välillä valtatie 5 - Palokankaan liittymä. Tieosalla on mainosyhtiön ja kaupungin omistamia katoksia. Tiehallinto, kaupunki ja mainosyhtiö käyvät parhaillaan neuvotteluja siitä, miten katosten kanssa menetellään tieosan muututtua yleiseksi tieksi.

Tiehallinnossa on käynnissä valtakunnallinen ohjetyö mainosasioista.

3 JOUKKOLIIKENTEEN SIDOSRYHMÄT JA NIIDEN TEHTÄVÄT

3.1 Yleistä

Joukkoliikenteen sidosryhmillä tarkoitetaan tässä yhteydessä viranomaisia, yrityksiä tai yksittäisiä henkilöryhmiä, joiden toiminta vaikuttaa oleellisesti joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin. Joukkoliikenteen sidosryhmät voidaan jakaa esimerkiksi seuraaviin ryhmiin: *lupaviranomaiset*, *operaattorit*, *matkustajat* ja *muut viranomaiset*. Tiehallinto kuuluu ryhmään muut viranomaiset.



Kuva 6. Joukkoliikenteen sidosryhmät.

3.2 Lupaviranomaiset

3.2.1 Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön (www.mintc.fi) tehtävänä on sovittaa yhteen eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä edistää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia parantavaa liikennesuunnittelua ja -tutkimusta. Ministeriö ohjaa myös lääninhallitusten toimintaa tulossopimuksin.

3.2.2 Lääninhallitus

Lääninhallituksen (www.intermin.fi/suom/laanit/olh) tehtävänä on edistää kuntien liikennesuunnittelua ja luoda edellytyksiä niiden yhteistyön onnistumiselle. Lääninhallituksen liikenneosasto toimii alueellisena joukkoliikenteen lupaviranomaisena, asiantuntijana, liikenteen ostajana ja suunnittelun rahoittajana. Tehtäviin kuuluvat linja-autoliikenteen ja taksien liikennelupien myöntäminen, kuntien liikennesuunnittelun ja yhteistyön edistäminen, liikennepalvelujen ostaminen, valtionapujen myöntäminen kunnille sekä kehittämiss Hankkeet ja niiden rahoittaminen. Muita liikenneosaston tehtäviä ovat mm. kevyen liikenteen, liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kehittäminen.

Lääninhallitukset arvioivat vuosittain toimialansa peruspalveluita. Tällaisia ovat liikennepalvelujen osalta mm. joukkoliikennepalvelujen tarjonta, laatu, taloudellisuus sekä joukkoliikenteen edistämistoimien vaikuttavuus ja kehittämistoiminta. Joukkoliikenteen kehittämistoimissa ovat keskeisinä asioina kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen markkinaosuuden säilyttäminen ja/tai kilpailukyvyyn lisääminen sekä haja-asutusalueilla liikenteen peruspalvelujen turvaaminen. Tavoitteisiin pyritään mm. matkustamisen hinnan ja kuntien kuljetuskustannusten alentamisella, informaation ja maksuvälineiden kehittämisellä sekä liikenteen ostamisella. Lääninhallitus myöntää mm. avustusta seutu- ja kaupunkilippujen hintojen alentamiseen. Lisäksi lääninhallitus osallistuu erilaisiin ja koordinoi erilaisia joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmia.

3.2.3 Kunnat

Kuntien tehtävänä on määritellä alueidensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien soveltamaan yhteen eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottamaan huomioon eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet.

Kunnat ovat sekä joukkoliikenteen ostajia, asiakkaita, infrastruktuurin ylläpitäjiä että joissakin tapauksissa lupaviranomaisia. Kunnissa eri hallintokunnat toimivat merkittävinä liikenteen ostajina. Kunnat vastaavat omalla alueellaan katuverkon rakentamisesta, kunnossapidosta ja hoidosta. Oulun tiepiirissä paikallisina lupaviranomaisina toimivat omilla alueillaan Oulun ja Kajaanin kaupungit. Useissa kunnissa on myös nimetty joukkoliikenteen vastuuhenkilö (liite 6).

Maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:n mukaan kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle. Kadunpito käsittää kadun suunnittelemisen, rakentamisen ja sen kunnossa- ja puhtaanapidon sekä muut toimenpiteet, jotka ovat tarpeen katualueen sekä sen yläpuolisten ja alapuolisten johtojen, laitteiden ja rakenteiden yhteen sovittamiseksi. Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöön ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset (MRL 85 §).

MRL:n mukaan kunnat vastaavat omalla katuverkollaan joukkoliikenteen fyysisen toimintaympäristön kehittämisestä. Tällaisia toimenpiteitä ovat mm. pysäkkiympäristön varusteet ja liityntäyhteydet sekä erilaiset joukkoliikenteen etuisuudet. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa mm. rakentamalla joukkoliikennekaistoja tai -katuja, varaamalla tilaa liityntäpysäköinnille tai kehittämällä joukkoliikennettä suosivia liikennevalo-ohjaus-

järjestelmiä. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämisessä on kaavoituksella keskeinen asema. Tiivis kaupunkirakenne, jossa asuntojen, palvelujen ja työ-paikkojen sijoittelu on harkittua, luo hyvät edellytykset joukkoliikenteelle sekä myös kulkumuotojen väliselle yhteistyölle.

3.3 Muut viranomaiset

3.3.1 Seutuliikenne- ja seutulipputyöryhmät

Oulun, Kajaanin ja Raahe-Pattijoen seuduilla toimii seutulippujärjestelmien kehittämistä varten perustetut seutuliikenne- tai seutulipputyöryhmät. Ryhmien toimenkuvana on seutulippujärjestelmän ylläpito, joukkoliikenteen markkinointi ja kehittäminen sekä yhä useammin myös esim. seutukohtaisten aikataulujulkaisujen tuottaminen. Ryhmissä on edustettuna kuntien ja lääninhallituksen lisäksi myös alueen joukkoliikenneasiantuntijoita yrittäjäpuolelta. Maakuntaliiton ja Tiehallinnon edustus on tärkeää saada mukaan ryhmiin, joista se vielä puuttuu.

3.3.2 Maakuntaliitot

Maakuntaliittojen tehtävänä on maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakunnan suunnittelu, johon kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntakaava ja alueellinen kehittämisohjelma. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin. Maakuntaliitot vastaavat aluekehityslainsäädännön perusteella maakunnan yleisestä kehittämisestä ja toimivat aluekehitysviranomaisina. Maakuntaliitot vastaavat EU:n rakennerahasto-ohjelmien laadinnasta, koordinoinnista ja seurannasta alueellaan. Lisäksi maakuntaliitot vastaavat maakuntiensa edunvalvonnasta ja tehtäviinsä kuuluvista kansainvälisistä asioista sekä voivat toteuttaa EU:n erillisohjelmiin kuuluvia eri alueiden välisiä yhteistyöprojekteja.

Oulun tiepiirin alueella toimii kaksi maakuntaliittoa: Pohjois-Pohjanmaan liitto (www.pohjois-pohjanmaa.fi) ja Kainuun liitto (www.kainuu.fi).

3.3.3 Ympäristöhallinto

Ympäristöhallinto (www.vyh.fi) edistää alueiden käytön suunnittelua ja alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä sekä huolehtii hyvästä elinympäristöstä, kulttuuriympäristöistä ja rakennusperinnöstä. Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteita ovat hyvän elinympäristön ja yhdyskuntien kestävä kehityksen edistäminen, avoimen ja vuorovaikutteisen toimintakulttuurin vahvistaminen maankäytön suunnittelussa sekä rakentamisen laadun varmistaminen. Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää mm. liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Oulun tiepiirin alueella toimii kaksi ympäristökeskusta: Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus (www.vyh.fi/ppo/ppo.htm) ja Kainuun ympäristökeskus (www.vyh.fi/kai/kai.htm).

3.3.4 Tiehallinto

Tiehallinto (www.tiehallinto.fi) vastaa yleisillä teillä ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Yhteistyössä muista liikennemuodoista vastaavien tahojen kanssa Tiehallinto suunnittelee, ylläpitää ja kehittää koko liikennejärjestelmää. Ympäristöstä huolehtiminen otetaan huomioon liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja tienpidossa. Tiehallinto osallistuu tienpidon asiantuntijana aktiivisesti yhdyskuntien maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnitteluun.

Tiehallinnon yhtenä tehtävänä on myös tiedottaa tie- ja kelioloista, liikenteen haitoista ja esteistä sekä suositeltavista ajoreiteistä.

3.4 Operaattorit

3.4.1 Linja-autoliikenne

Linja-autoliitto ry:n (www.linja-autoliitto.fi) tehtävänä on vaikuttaa julkiseen valtaan ja muihin keskeisiin sidosryhmiin siten, että liiton jäsenet voivat harjoittaa joukkoliikennettä taloudellisesti kannattavalla tavalla osana valtakunnallista bussiliikenne- ja bussiasemaverkkoa. Liitto osallistuu bussiliikenteen ja sen eri liikennetyyppien kehittämiseen niin, että eri liikennepalvelutuotteet tyydyttävät mahdollisimman hyvin asiakkaiden tarpeita.

Linja-autoliitolla on kahdeksan osastoa: Helsinki, Lounais-Suomi, Kaakkois-Suomi, Sisä-Suomi, Pohjanmaa, Itä-Suomi, Oulu ja Lappi. Linja-autoliiton osastot antavat lausuntoja linjaliikenneluvista. Osastojen kokouksissa käsitellään myös bussialan ja osastojen ajankohtaisia asioita.

Oy Matkahuolto Ab (www.matkahuolto.fi) on Linja-autoliiton ja sen alueosastojen omistama yritys, joka huolehtii linja-autoliikenteen valtakunnallisista lippu- ja älykorttijärjestelmistä, aikatauluneuvonnasta, asemapalveluista ja linja-atorahdista.

Bussiyritykset hoitavat matkustajien kuljettamisen. Lisäksi niistä saa paljon tietoa linja-autoliikenteen toimivuudesta ja sen toimintaympäristön kehittämistarpeista sekä matkustajien tarpeista. Käytännön tietoa saa myös kuljettajilta.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry (www.paikallisliikenneliitto.com) on kaupunkien joukkoliikenteen yhteistyö- ja etujärjestö. Liiton tärkeimmät toiminta-alueet ovat vaikuttaminen julkiseen valtaan päin paikallisliikenteen kannalta tärkeissä kysymyksissä sekä joukkoliikennetietouden ja ammattitaidon syventäminen. Paikallisliikenneliiton päätoimintamuoto on edunvalvonta, jota hoidetaan lausunnoin ja neuvotteluin. Edunvalvontatyötä tukee joukkoliikennetietouden lisääminen.

Paikallisliikenneliiton toimesta on vuosien 2001-02 aikana laadittu yhteensä kymmenen erilaista joukkoliikenteen kehittämisen infrakorttia, jotka ovat nähtävissä mm. liiton internet-sivuilla.

3.4.2 Taksiliikenne

Suomen Taksiliitto ry:n (www.taksiliitto.fi) tehtävänä on varmistaa, että taksiyrittäjien näkökohdat otetaan huomioon, kun heitä koskevia lakeja ja päätöksiä valmistellaan, tulkitaan ja sovelletaan. Taksiliitto työskentelee sen eteen, että taksiliikenne saa yhtäläiset toimintaedellytykset, kuljetusehdot ja kuljetusoikeudet muun joukkoliikenteen kanssa. Koulutus on tärkeä osa Taksiliiton toimintaa.

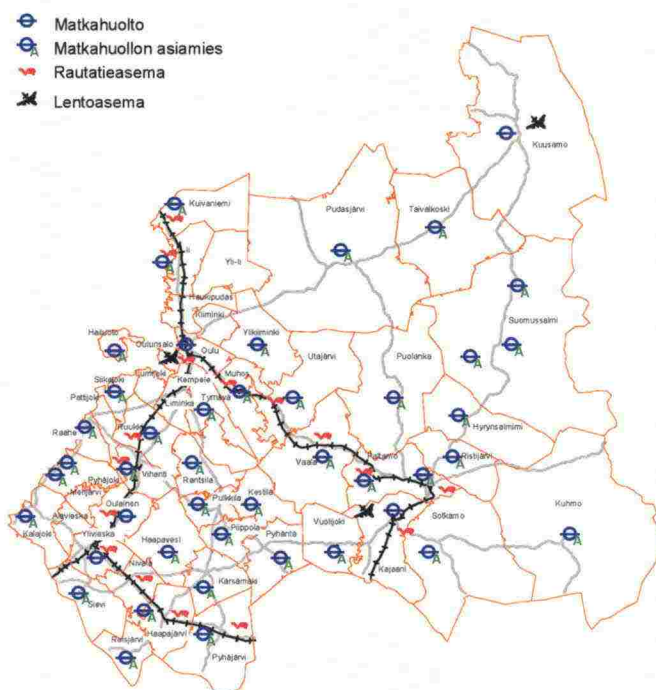
3.4.3 Junaliikenne

Ratahallintokeskus (www.rhk.fi) on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virasto, joka vastaa valtion rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta. Kansainvälisessä liikenteessä rataverkkoa kehitetään keskeisenä linkkinä idän ja lännen välillä. Ratahallintokeskus pyrkii vaikuttamaan aktiivisesti Suomen liikennepolitiikkaa ja infrastruktuuria koskeviin asioihin.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virasto on myös VR Yhtymä Oy (www.vr.fi). Sen suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, toimii junien henkilö- ja tavaraliikenteen kuljettajana. VR Osakeyhtiössä henkilöliikenteestä vastaa VR Henkilöliikenne ja tavaraliikenteestä VR Cargo.

3.4.4 Lentoliikenne

Ilmailulaitos (www.ilmailulaitos.fi) ylläpitää ja kehittää 25 lentoasemaa sekä koko maan lennonvarmistusjärjestelmää. Ilmailulaitos vastaa Suomen lento-liikennepolitiikasta ja toimii Suomen ilmailuviranomaisena.



Kuva 7. Joukkoliikenteen terminaalit Oulun tiepiirin alueella (Lähde: Joukkoliikenteen terminaaliverkko Oulun läänissä, opinnäytetyö).

4 JOUKKOLIIKENNE JA TIEPIIRIN TOIMINTA NYKYISIN

4.1 Joukkoliikenne strategioissa ja tavoitteissa

Joukkoliikenne ei yksittäisenä liikennemuotona ole tähän mennessä ollut toiminnassa juurikaan esillä. Tiepiirin toiminta tukee kuitenkin pääsääntöisesti kaikkien tienkäyttäjien toimintaedellytyksiä yhtäaikaan. Strategisella tasolla joukkoliikenteen hyväksi työskennellään erityisesti liikennejärjestelmäsuunnittelussa, johon Tiehallinto merkittäväällä panoksella osallistuu. Tavoitteina on mm. löytää vaihtoehtoja yksityisautoilulle ja pyrkiä ottamaan huomioon joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset maankäytön suunnittelussa. Liikennejärjestelmän suunnittelualueena voi olla kaupunkiseutu, yksi tai useampi kunta tai joissain tapauksissa myös kunnan osa, esim. matkailukeskus.

Tiehallinnossa on otettu omaksi tarkastelukohteeksi sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Eri ihmisryhmillä ja erityyppisillä alueilla asuvilla henkilöillä kuten esim. lapsilla, lapsiperheillä, iäkkäillä tai eri tavoilla liikkumis- ja toimimiseisillä henkilöillä, jalankulkijoilla, pyöräilijöillä, pienituloisilla ja haja-asutusalueilla asuvilla tulee kaikilla olla liikkumismahdollisuus ja peruspalvelujen saavutettavuus. Liikkumisen tasa-arvoon liittyy myös käsite esteettömyys, jolla tarkoitetaan mm. sitä, että kaikilla käyttäjäryhmillä on tasapuoliset liikkumismahdollisuudet terminaaleissa, pysäkeillä, terminaalireiteillä ja kulkuvälineissä.

Tiepiiri asettaa toiminnalleen tavoitteita, jotka koskettavat kaikkia tiellä liikkuja. Tavoitteita on vuonna 2001 asetettu mm. liikenneturvallisuudelle, ympäristölle, päällystetyn tieverkon kunnolle, runkokelirikon vähentämiselle, asiakastytyväisyydelle sekä liikenteen toimivuudelle, jossa yhtenä kohtana on parantaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Vuoden 2001 tavoitteena on myös joukkoliikenteen tarveselvityksen tekeminen. Vuonna 2002 tavoitteena on toteuttaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavia toimenpiteitä.

4.2 Joukkoliikenne tiensuunnittelussa

Tiensuunnitteluprosessissa joukkoliikenteen tarpeet, pysäkkilevennykset, yhteydet pysäkeille jne. ovat yksi suunnitteluun sisältyvä osa-alue. Tiensuunnitteluprosessissa joukkoliikenteen käyttämät rakenteet tulevat automaattisesti mukaan suunnitteluun tehtävänannon ja suunnitteluohjeiden kautta.

Maaseututeilla pysäkkien paikat määräytyvät pääsääntöisesti vanhojen paikkojen mukaan. Uusissa alikulkujärjestelyissä ollaan tarpeen vaatiessa yhteydessä Linja-autoliittoon tai liikenneoitsijoihin. Kunta on mukana suunnitteluprosessissa yhtenä osapuolena, joten sillä on myös mahdollisuus tuoda esille joukkoliikenteeseen liittyviä asioita. Joukkoliikenteen erityistarpeiden tulisi olla esillä jo esisuunnitelmien ja tehtävänannon yhteydessä. Tällöin sen tarpeet ovat varmuudella mukana myös toteuttamiseen tähtäävässä suunnittelussa. Pysäkkien katosaloitteet tulevat yleensä kunnilta tai kyläkunnilta. Tähän asti periaatteena on ollut, että kunnat rahoittavat katoksen myös yleisellä tieverkolla. Tiepiiri on rakentanut levikkeen ja varustanut pysäkin liiken-

nemerkillä. Käytäntö kuitenkin muuttuu viimeistään vuoden 2004 loppuun mennessä uusien kuntien ja valtion välisen kustannusvastuun periaatteiden mukaan yleisen tien pidossa (ks. kohta 5 Tavoitteet ja kehittämisstrategia).

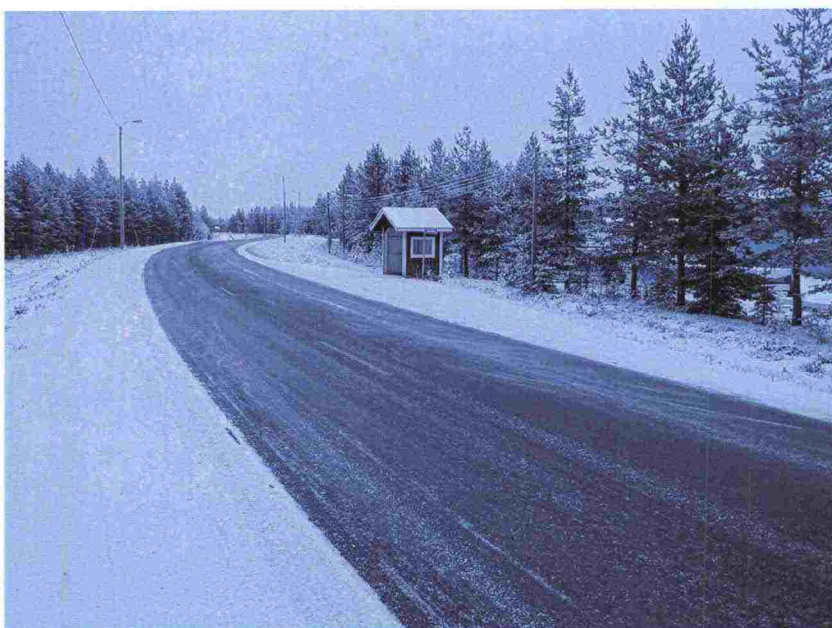
Liikennevalo-ohjauksen suunnittelussa joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen etuisuuden huomiointi on ollut keskeisesti esillä. Joukkoliikenteen kaista-asiat eivät esim. Oulun kokoisella paikkakunnalla ole tavanomaisia, muutamia esimerkkejä kuitenkin löytyy. Joukkoliikenteen etuisuuksien suunnittelu on jossain määrin riippuvainen erityisasiantuntijoiden tai muiden tahojen aktiivisuudesta.

4.3 Pysäkit ja niiden kunnostaminen

4.3.1 Pysäkkiolosuhteet

Pysäkkejä voidaan yleisesti arvioida tiepiirin alueella olevan riittävästi, jossa-kin kohdin jopa liikaa. Yleisten teiden varsilla on noin 4500 pysäkiparia. Pysäkkien geometria on pääosin kunnossa Oulun seudun laatukäytävien kehittäminen -työssä ja pilottialuetarkastelussa tehtyjen inventointien perusteella.

Pysäkkivarustelun yleistä tasoa ei voida pitää korkeana. Odotuskatosten taso on useissa kohteissa huono. Puutteet valaistuksessa ja näkyvyydessä huonontavat turvallisuutta ja joukkoliikenteen käytettävyyttä. Polkupyörien pysäköintimahdollisuuksia ei löytynyt Oulun seudulla tehdyssä inventoinnissa muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Varustelun heikkous johtunee yleisten periaatteiden ja toteuttamiseen tähtäävien suunnitelmien puuttumisesta. Kunnissa lienee myös kirjava käytäntö katoksien rakentamisessa. Tiepiirin yleisten teiden varsien pysäkit ja niiden varusteet on inventoitu vuosina 1997-1999. Yleisten teiden varsien pysäkeistä noin 500 on katoksellisia.

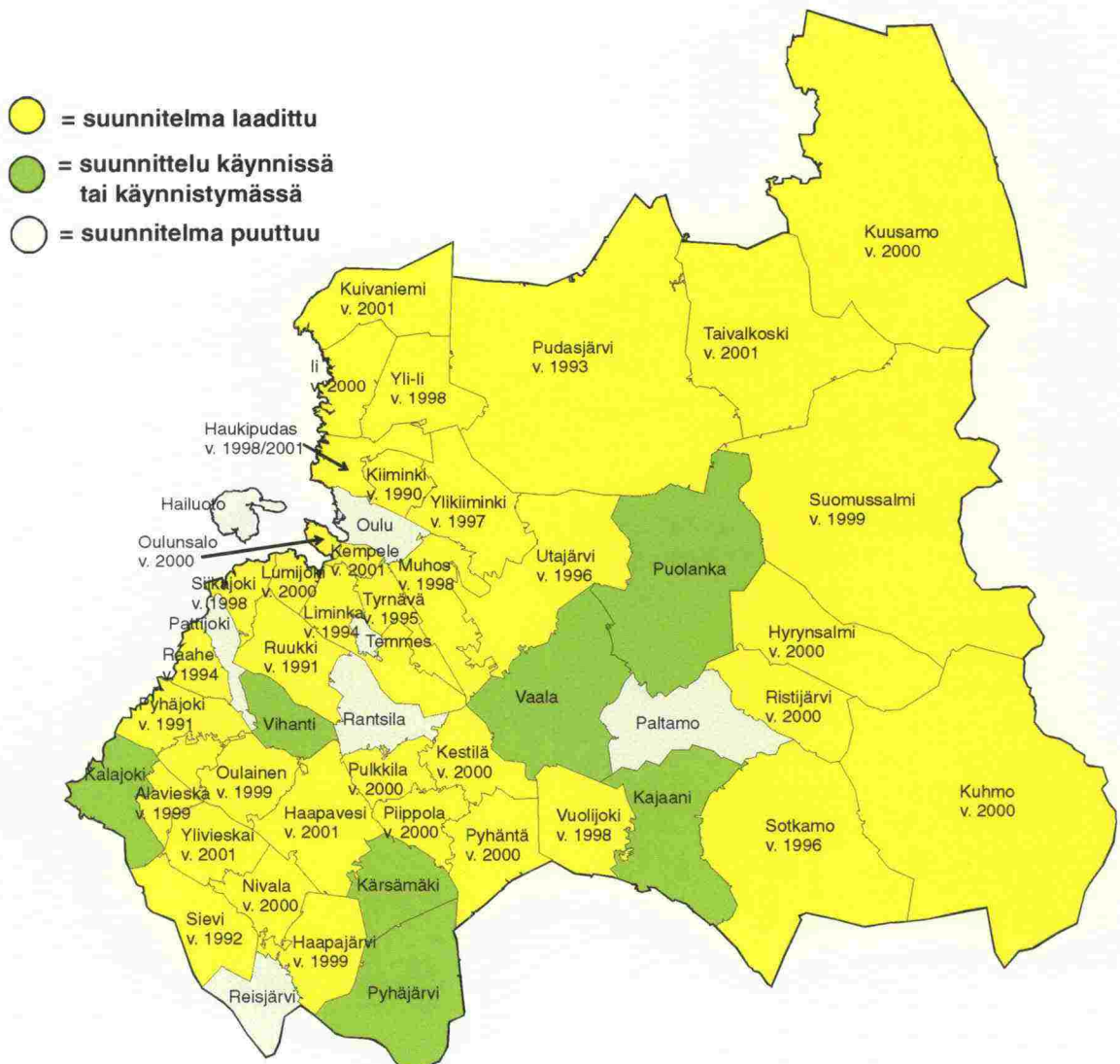


Kuva 8. Pysäkkikatos Ylikiimingintiellä (mt 833).

4.3.2 Yhteydet pysäkeille

Oulun tiepiirin alueella on yhteensä 496 km sellaisia yleisiä teitä, joihin liittyy kevyen liikenteen väylä (3,9 % tiepituudesta). Näistä 55 km:llä kevyen liikenteen väylä on tien molemmilla puolilla. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategiassa on todettu, että maaseutukyliä ja koulujen kohdilta puuttuu vilkasliikenteisiltäkin teiltä kevyen liikenteen väyliä. Oulun tiepiirin toimintalinjojen mukaan kevyen liikenteen väylien määrä tulee lisääntymään haja-asutusalueilla olevien kylien ja nauhamaisen asutuksen kohdilla. Kevyen liikenteen väylien ja alikulkujen rakentamista toteutetaan liikenneturvallisuutta parantavina toimenpiteinä.

Kevyen liikenteen väyliltä on yleisesti ottaen yhteydet pysäkeille. Kevyen liikenteen järjestelyissä pysäkkien yhteydessä ilmenee kuitenkin erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia. Ongelmapaikat sijaitsevat usein koulujen ja liittymien kohdilla. Koululaisliikenteen tärkeimpien pysäkkien turvallisuusasiat käsitellään liikenneturvallisuussuunnitelmissa. Yhteensä 38:ssä tiepiirin kunnassa on ajantasainen liikenneturvallisuussuunnitelma. Suunnittelu on käynnissä seitsemässä kunnassa (tilanne 11/2001).



Kuva 9. Liikenneturvallisuussuunnittelutilanne (liikenneympäristön suunnittelu).

Tiepiirissä on vuonna 2000 valmistunut kevyen liikenteen väylien tarpeesta selvitys, jossa analysoitiin liikenneturvallisuussuunnitelmien, tarveselvityksi- en ja aloitteiden kautta esille tulleita hankkeita. Hankkeet on asetettu kiireel- lisyysjärjestykseen tieolosuhteiden, alueen asukastietojen ja palvelujen pe- rustella lasketun riskiluvun avulla. Kiireellisyysluokkaan I on sisällytetty 34 hanketta, joissa kevyen liikenteen väylien yhteispituus on 71 km.

4.3.3 Rakentaminen ja kunnostaminen aloitteiden perusteella

Tiemestareille tulee esityksiä pysäkkitarpeista kunnilta, kyläkunnilta ja liiken- nöitsijöiltä. Käsittelykäytännöksi on muodostunut, että tiemestari arvioi tar- peen paikan päällä, jonka jälkeen käydään keskustelu asiasta hoitovastaa- van, tiemestarin tai mahdollisesti liikenneturvallisuusasioista vastaavan hen- kilön kanssa.

Tiemestarit teettävät tai kunnostuttavat yhteensä n. 25-30 pysäkkiä vuosit- ain. Esim. Kuhmossa rakennettiin viime vuonna uusia pysäkkejä sen vuoksi, että sivukylien kouluja lakkautettiin ja tilalle tuli koulukyydityksiä. Pysäkkien rakentamisen perusteena oli liikenneturvallisuus.

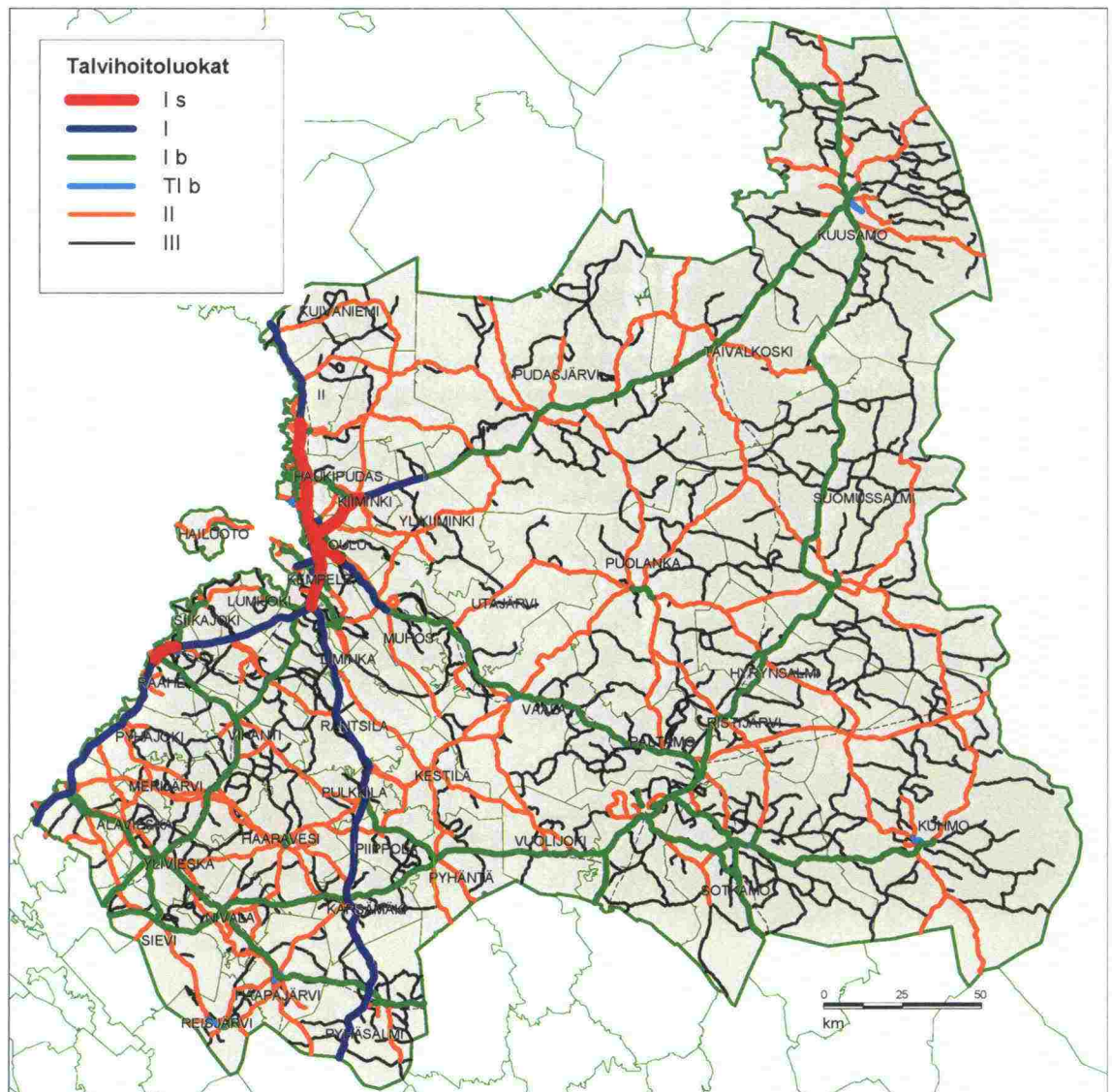
4.4 Joukkoliikenne ja teiden hoito

Vakiovuoroisen joukkoliikenteen käytössä on n. 8500 km yleisiä teitä eli 66 % koko yleisen tieverkon pituudesta. Alempiasteisilla teillä vakiovuoroisen joukkoliikenteen käyttämien reittien pituus on n. 4250 km eli 52 % koko tiepii- rin alempiasteisen tieverkon pituudesta. Lisäksi tieverkolla liikennöi kuntien ostamaa liikennettä. Tarkkaa tietoa kuntien ostamista joukkoliikenteen ja koulukuljetusten reiteistä saa vain kunnista.

Tiepiirin tiestö on luokiteltu hoitoluokkiin liikennemäärän, tieluokan ja ras- kaan liikenteen osuuden mukaan. Hoitoluokissa pyritään yhtenäisyyteen eli välttämään hoitoluokan vaihtelua tieosittain. Talvihoito-ohjeissa määritellään kunkin hoitoluokan kunnossapitovaatimukset. Teiden hoito on jaettu 11 eri urakka-alueeseen. Hoito teetetään alan urakoitsijoilla.

Lumen aurauksen toimenpideajat vaihtelevat eri hoitoluokissa. Toimenpi- deajalla tarkoitetaan aikaa sateen päättymisestä työn toteutuksen loppuun. Kolmannessa hoitoluokassa toimenpideaika on 6 h, jolloin aamulla pääty- neen lumisateen jälkeen tie puhdistetaan esim. viimeistään klo 12. Liukkau- den torjuntaa alemman hoitoluokan teillä edellytetään tarpeen mukaan. Erittäin liukkailla keleillä liukkauden torjunnan tulee olla yhtäjaksoista. Tiepiiri voi uusia urakoita pyydetessä laittaa urakkaperusteisiin paikallisia vaati- muksia. Pääperiaatteiden tulee kuitenkin tulla talvihoito-ohjeista. Parannusta alemman tieverkon olosuhteisiin voisi helpoiten saada muuttamalla toimen- piteiden ajoitusta niin, että alemman tieverkon auraus aloitetaan joukkoliik- kennereiteistä.

Palautetta teiden kunnossapidosta tulee hoitourakoiden valvojille eli tiemes- tareille, liikennekeskukseen ja suoraan urakoitsijoille. Kuukausittain pidetään työmaakokouksia, joissa käsitellään myös saatua palautetta. Palautetta tulee useimmiten liian pitkistä toimenpideajasta. Palautetta joukkoliikenneyrittä- jiltä tai kuljettajilta tulee harvemmin. Kuljettajat ottavat yhteyttä pääasiassa silloin, kun tiet ovat erittäin liukkaat.



Kuva 10. Teiden talvihoitoluokat.

4.5 Joukkoliikenteen vastuhenkilö

Tiepiireihin on nimetty joukkoliikenteen vastuhenkilöt. Mm. joukkoliikenteeseen liittyvät puhelimitse ja kirjallisesti tulevat palautteet ohjataan joukkoliikenteen vastuhenkilölle.

4.6 Asiakaspalaute

Asiakkaat antavat palautetta Tiehallinnolle kirjallisesti, puhelimitse, internetin välityksellä sekä henkilökohtaisissa kontakteissa. Neuvoja tai tietoa tarvitseva tai palautetta antava löytää puhelinluettelosta tiepiirin Asiakaspalvelun ja ympäri vuorokauden päivystävän Tienkäyttäjän linjan numerot.

Vuonna 2000 rekisteröidyistä niin palautteista kuin tienpitoaloitteistakin n. 2 % liittyi suoraan joukkoliikenteeseen. Aloitteissa toivottiin mm. pysäkkien rakentamista tai kevyen liikenteen yhteyksien järjestämistä pysäkeille. Lisäksi

joukkoliikenteeseen liittyvää palautetta tulee jonkin verran suoraan tiemestareille.

Asiakas voi ilmoittaa tiestön kunnosta, kunnossapidosta ja liikenteen ongelmista ympäri vuorokauden päivystävälle Tienkäyttäjän linjalle (0200 2100). Tienkäyttäjän linjalla puheluun vastaa paikallinen Tiehallinnon liikennekeskus. Öisin ja viikonloppuisin puheluihin vastaa päivystysvuorossa oleva liikennekeskus. Liikennekeskuksessa vastaanotetut palautteet tallennetaan tietojärjestelmään ja lähetetään urakoitsijalle ilmoituksena tai toimenpitepyyntönä. Palautteet menevät myös alueen tiemestarille tiedoksi.

Tiehallinnon internet-sivuilta (www.tiehallinto.fi) löytyy ajantasaista tietoa tiesästä ja kelistä, tietöistä, pääteiden liikenteestä, lautta- ja lossiaikatauluista jne.

Tiehallinto ylläpitää valtakunnallista palautejärjestelmää, johon tiepiirikohtaiset palautteet tallennetaan. Oulun tiepiirin internet-sivuilta (www.tiehallinto.fi/oulu/index.htm) on lisäksi linkki tiepiirin alueellisille asiakaspalvelusivuille, jossa asiakas voi kirjata palautteensa tätä varten suunnitellulle lomakkeelle ja osoittaa palautteeseen liittyvän kohdan kartalta. Tiepiirin alueellisilta sivuilta löytyy karttapohjaista tietoa myös teiden hoitoluokista ja laatuvaatimuksista, kelirikotilanteesta, tiesästä sekä kunkin alueen tiemestarista.

The screenshot shows the Oulu Tiepiiri website interface. On the left, there is a map of Oulu with a 50 km scale bar. Below the map are icons for 'Pääsu', 'Ohje', 'Hae', 'Eettinen', and 'Päiväkirja'. The main content area is titled 'Oulun tiepiiri' and includes a welcome message and a list of services. Below this is a section titled 'Tervetuloa Oulun tiepiirin asiakaspalvelusivulle' which provides information about the feedback system. At the bottom, there is a section titled 'Palauteen kohdistaminen tiestöille' with instructions on how to use the map and form to report issues.

ASIAKASPALAUTELOMAKE

Asiakasluokka:

Sijainti:

Linjasto:

Postinumero: Postitoimipaikka:

Puhelin: Fax:

Sähköposti:

Päiväksen otsikko:

Asiakas:

Palautekoodi:

Kuitta: Puhelin nro:

Päivä:

Palauteen kohdistaminen tiestöille

1. Valitse Suurennä-työkalu ja osoita hiirellä palautteen paikkaa kartalla. Jätkä kunnas voi osoittaa palautteen sijainnin nähtävään tarkasti.

2. Valitse Tiesote-työkalu ja osoita hiirellä palautteen paikka tiestöllä.

3. Paina Lää tiesote-painiketta palautelomakkeella. Tiesote kirjautuu lomakkeelle.

Kuva 11. Tiepiirin sivujen asiakaspalautelomake.

4.7 Sidosryhmien arvio tiepiirin toiminnasta ja sen kehittämisestä

4.7.1 Kyselyn toteutus

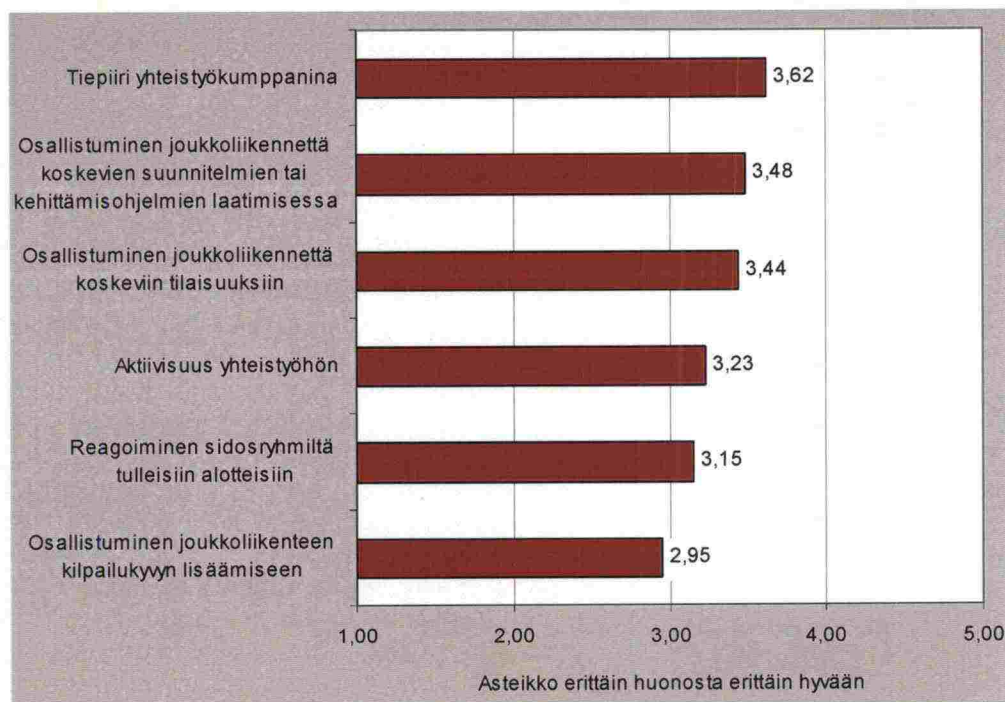
Sidosryhmien mielipiteitä liikennöinti- ja pysäkkiolosuhteiden sekä tiepiirin toiminnan nykytilasta ja kehittämisestä joukkoliikenteen kannalta selvitettiin helmi-maaliskuussa 2001 toteutetulla kyselyllä. Kysely lähetettiin 51 kuntaan, 53 liikennöitsijälle ja 10 muulle taholle. Muita tahoja olivat Oulun lääninhallitus, Kainuun liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oy Matkahuolto Ab (Oulu ja Kajaani), VR-Osakeyhtiö/Henkilöliikenne, Taksiliiton Oulun lääninyhdistys ja liikenne- ja viestintäministeriö. Vastausprosentiksi saatiin 31 %. Kyselyyn vastasi 19 kuntien tai kaupunkien edustajaa, 12 joukkoliikenneyrittäjien edustajaa ja 5 muuta tahoja.

Tiepiirin toiminnan ja joukkoliikenteen olosuhteiden nykytilaa kuvaavia väittämiä pyydettiin arvioimaan viisiportaisella asteikolla huonosta/riittämättömästä erittäin hyvään/riittävään. Lisäksi valittavissa oli vastaus "en osaa sanoa". Tiehallinto käyttää vastaavan tyyppistä arvosteluasteikkoa mm. asiakastyytyväisyystutkimuksissa. Toiminnan kehittämisen suuntaviivoja kartoittaneessa osassa vastaajia pyydettiin panemaan kuusi kehittämistoimenpiteiden ryhmää tärkeysjärjestykseen. Yksityiskohtaisemmin kehittämistä selvitettiin pyytämällä arvioita erilaisten toimenpiteiden merkittävyydestä. Tulokset on esitetty pääasiassa vastaajien arvostelujen keskiarvoina. Kyselyn tulokset kokonaisuudessaan on esitetty liitteessä 1.

4.7.2 Yhteistoiminta joukkoliikenteen sidosryhmien kanssa

Tiepiirin yhteistoiminnan joukkoliikenteen muiden sidosryhmien kanssa arviointiin olevan pääasiassa hyvän/riittävän ja neutraalin välillä. Yhteistyökumppanina tiepiiriä arvostetaan ja osallistumista joukkoliikennettä koskeviin seminaareihin, tiedotustilaisuuksiin sekä joukkoliikennettä koskevien suunnitelmien laatimiseen pidetään myönteisenä asiana. Arvioita tiepiirin osallistumisesta joukkoliikennettä koskeviin tilaisuuksiin tai suunnitelmien ja kehittämisohjelmien laatimiseen saattoi kuitenkin olla vaikea antaa. Vastaajista 21 % ei pystynyt arvioimaan em. asioita.

Tiepiirin ei tähän mennessä nähdä varsinaisesti osallistuneen joukkoliikenteen kilpailukyvyn lisäämiseen. Toisaalta kohtaa osattiin huonoiten arvioida, sillä se sai eniten "en osaa sanoa" vastauksia (33 % vastaajista).



Kuva 12. Vastaajien arviot nykyisestä yhteistoiminnasta sidosryhmien kanssa joukkoliikenteeseen liittyvissä asioissa.

4.7.3 Hoitoon liittyvät asiat

Hoitoon liittyvissä asioissa ongelmaksi koettiin talvihoidon taso joukkoliikenteen käyttämillä reiteillä haja-asutusalueiden alempiasteisella tieverkolla. Yleisesti talvihoidon tasoa pidettiin parempana pääteillä kuin muilla teillä.

Myöskin pysäkkiolosuhteet talvella haja-asutusalueiden alempiasteisen tieverkon pysäkeillä koettiin huonoiksi. Muiden alueiden pysäkkiolosuhteisiin suhtauduttiin neutraalisti.

4.7.4 Fyysiseen toimintaympäristöön liittyvät asiat

Liikenteen sujuvuuden katsottiin olevan hyvä yleisten teiden verkolla. Haja-asutusalueilla joukkoliikenteen käyttämien reittien kuntoa arvosteltiin enemmän kuin taajamissa. Joukkoliikenteellä ei katsottu olevan riittävästi etuisuuksia taajamissa.

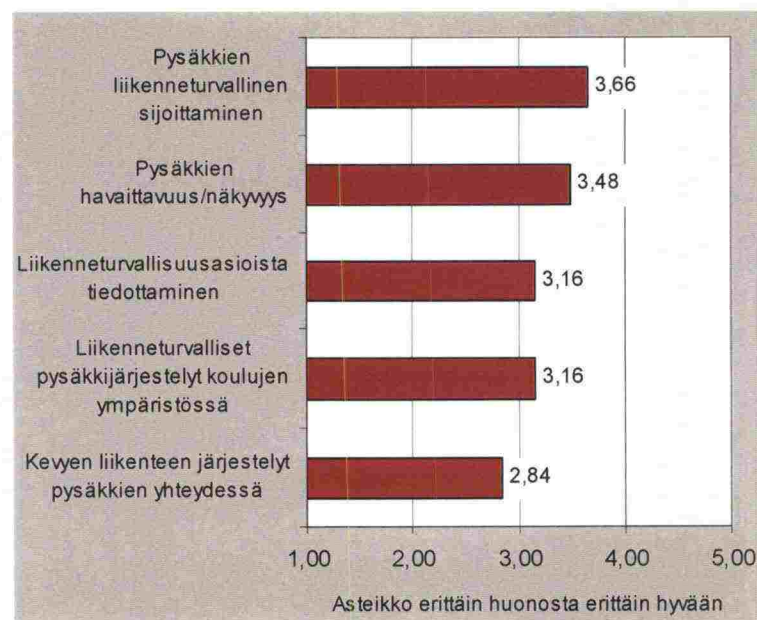
Arviot pysäkkien sijainnista ja määrästä olivat myönteisiä, mutta pysäkkien varustelun yleistä tasoa, liityntäyhteyksiä ja henkilöautojen saattomahdollisuuksia pidettiin puutteellisina. Valaistus ja näkyvyys, odotuskatosten taso ja erityisesti polkupyörien pysäköintimahdollisuudet olivat kolme keskiarvoltaan huonointa arvosanaa (2,44 - 1,86) saanutta pysäkkivarustelun yksityiskoh-
taa.



Kuva 13. Polkupyöriä linja-autopysäkin ympäristössä Lumijoella.

4.7.5 Liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat

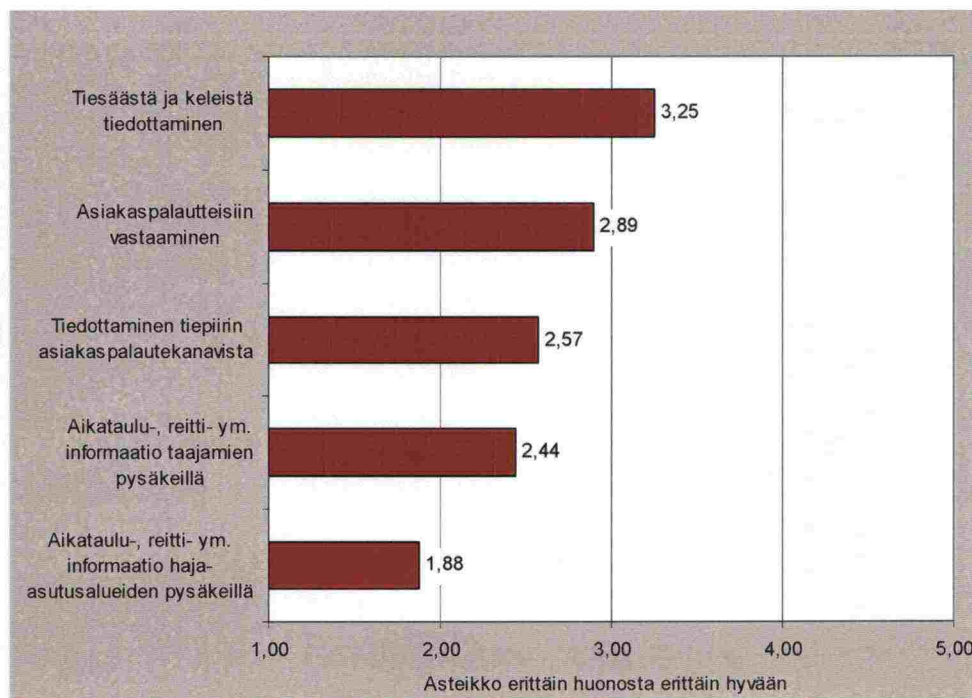
Liikenneturvallisuuteen liittyvissä asioissa parhaimman nykytila-arvion sai pysäkkien liikenneturallinen sijoittaminen ja huonoimman kevyen liikenteen järjestelyt pysäkkien yhteydessä.



Kuva 14. Liikenneturvallisuuteen liittyvien asioiden nykytilan arvosanojen keskiarvot.

4.7.6 Informaatioon liittyvät asiat

Pysäkki-informaatiota, mikä pääasiallisesti kuuluu muiden toimijoiden vastuulle, pidettiin huonona sekä taajamissa että haja-asutusalueilla. Sen sijaan tiepiirin toimintaan kuuluva tiesäästä ja keleistä tiedottaminen arvioitiin suhteellisen hyväksi.



Kuva 15. Informaatioon liittyvien asioiden nykytilan arvosanoja.

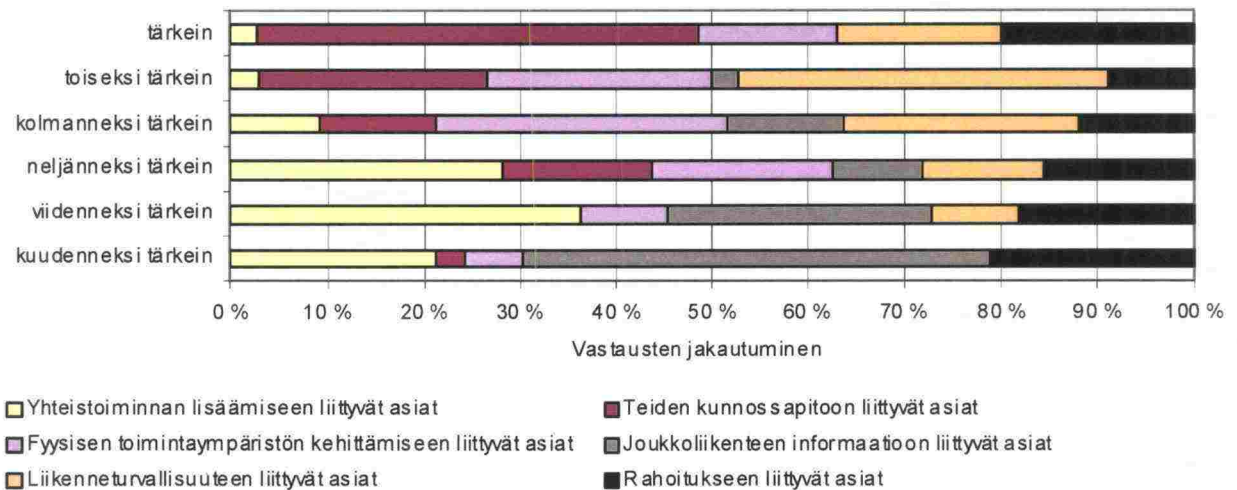
Asiakaspalautteisiin vastaaminen ja tiedottaminen tiepiirin asiakaspalautekanavista arvioitiin neutraalia huonommaksi. Asiakaspalautekysymyksiin saatiin myös muita enemmän "en osaa sanoa" -vastauksia (42 % ja 18 %), mikä saattoi johtua esimerkiksi siitä, että asiasta ei ollut kokemusta.

4.7.7 Joukkoliikenteen rahoitus

Joukkoliikenteen rahoituksen osuudesta tierakennustöiden yhteydessä oli vaikea antaa arviota. Tiepiirin joukkoliikennerahoituksen kohdalla n. 36 % vastanneista valitsi vaihtoehdon "en osaa sanoa". Arvosanan antaneet vastaajat pitivät rahoitusta ja sen osuutta tierakennustöiden yhteydessä riittämättömänä.

4.7.8 Toiminnan kehittämissuunnat sidosryhmien mielestä

Sidosryhmäkyselyn vastaajia pyydettiin laittamaan kuusi kehittämistoimenpiteiden ryhmää tärkeysjärjestykseen. Yli 40 % vastaajista näki teiden kunnossapitoon liittyvät asiat tärkeimpänä kokonaisuutena. Tiepiirin toiminnassa tärkeysjärjestyksen kuudenneksi eli viimeiseksi arvioitiin yleisimmin joukkoliikenteen informaatioon liittyvät asiat.



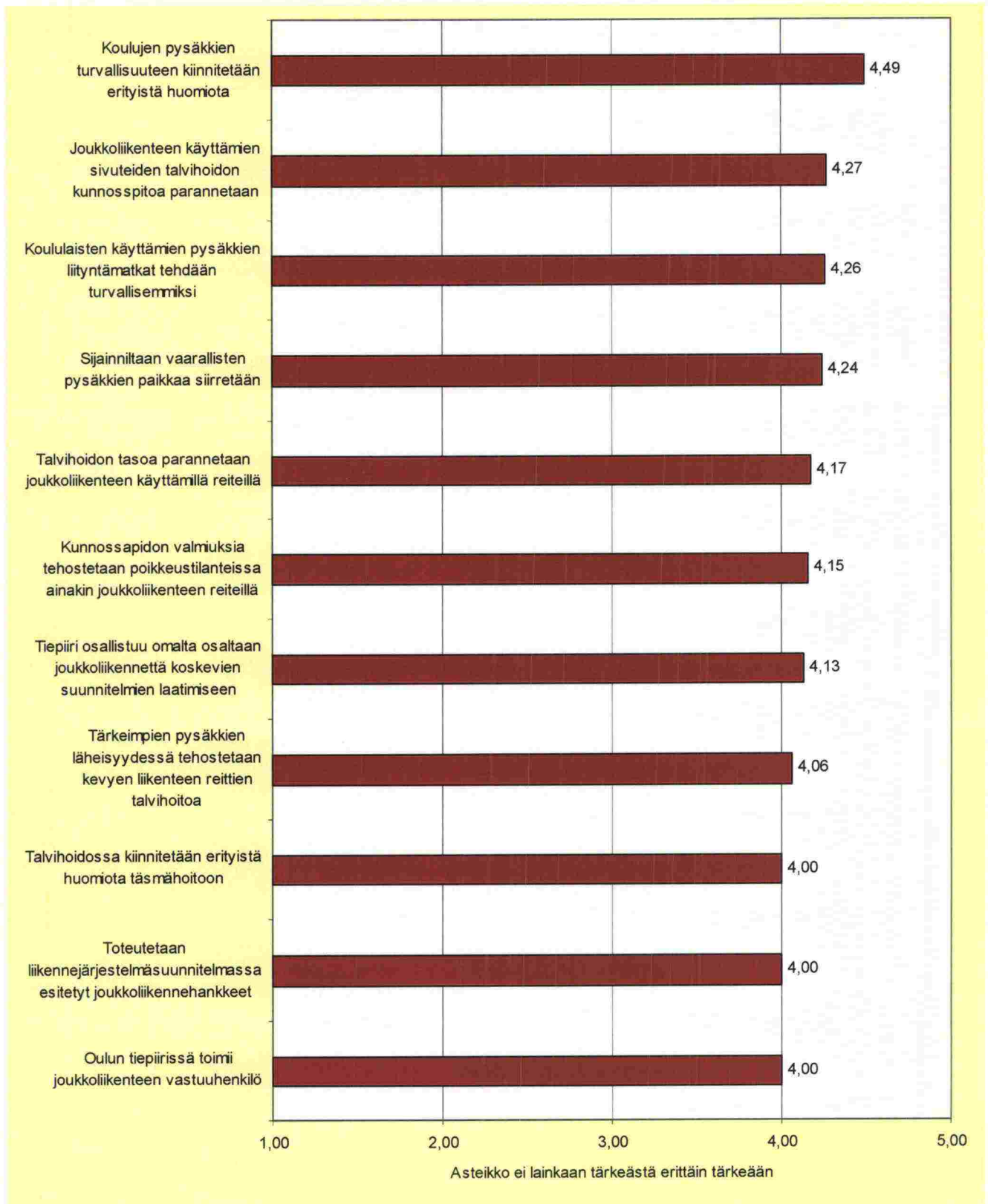
Kuva 16. Vastausten jakautuminen toimenpideryhmien tärkeysjärjestystä kysyttäessä

Vastausten perusteella saatiin seuraava toimenpideryhmien tärkeysjärjestys (suluissa annettujen sijalukujen 1-6 keskiarvo):

1. Teiden kunnossapitoon liittyvät asiat (2,06)
2. Liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat (2,56)
3. Fyysisen toimintaympäristön kehittämiseen liittyvät asiat (3,00)
4. Rahoitukseen liittyvät asiat (3,76)
5. Yhteistoiminnan lisäämiseen liittyvät asiat (4,55)
6. Joukkoliikenteen informaatioon liittyvät asiat (5,06)

Yksityiskohtaisemmin kehittämistä selvitettiin pyytämällä arvioita erilaisten toimenpiteiden merkittävyydestä. Kokonaisuutena voidaan sanoa, että toimenpideehdotusten valinnoissa painottuivat kunnossapito ja pysäkkeihin liittyvät kevyen liikenteen järjestelyt. Tärkeimpinä yksittäisinä toimenpiteinä pidettiin mm. huomion kiinnittämistä koulujen pysäkkien turvallisuuteen, joukkoliikenteen käyttämän alemman tieverkon talvihoidon parantamiseen, koululaisten käyttämien pysäkkien liityntämatkojen turvalliseksi tekemiseen sekä sijainniltaan vaarallisten pysäkkien paikan siirtämiseen ja talvihoidon parantamiseen yleisesti kaikilla joukkoliikenteen käyttämillä reiteillä. Tiepiirin osallistuminen joukkoliikennettä koskeviin suunnitelmiin oli myös tärkeimmiksi arvioitujen toimenpiteiden joukossa. Kaikkia arvioinnin kohteena olleita toimenpiteitä pidettiin vähintään kohtalaisen tärkeänä lukuun ottamatta haja-asutusalueiden pysäkkien määrän lisäämistä. Arvosanaan 4 yltäneet toimenpidevaihtoehdot on esitetty kuvassa 17. Kaikki vastaukset on esitetty liitteessä 1.

Sidosryhmäkyselyssä pyydettiin myös vastaajien näkemystä siitä, millä tavoin yhteistyötä tiepiirin ja sidosryhmien välillä voidaan lisätä. Kysymystä pohtineet kaupunkien ja kuntien edustajat ehdottivat paitsi henkilökohtaisen kontaktin kautta syntyvää vuoropuhelua myös yhteisiä seminaareja. Liikennöitsijöiden vastauksissa painotus oli kahdessa asiassa. Joukkoliikennevastaavan kanssa voisi tarkkaan rajatuissa kysymyksissä olla henkilökohtaisesti yhteydessä ja joukkoliikennevastaava voisi pistäytyä aika ajoin myös Linja-autoliiton osastokokouksissa.



Kuva 17. Tärkeimmiksi arvioituja toimenpiteitä.

5 TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA

5.1 Tavoitteet

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavien tavoitteiden ja kehittämis-tehtävien asettelussa on otettu huomioon liikenne- ja viestintäministeriön val-takunnalliset liikennepoliittiset tavoitteet, Tienpidon linjaukset 2015 sekä Tie-hallinnon joukkoliikenteen toimintalinjat 2000.

Tiepiiri haluaa omalta osaltaan tukea liikenne- ja viestintäministeriön joukko-liikennestrategian mukaisia liikennepoliittisia yleistavoitteita, jotka voidaan tiivistää kahteen tavoitteeseen: joukkoliikenteen markkinaosuuden säilyttä-minen sekä liikenteen peruspalvelujen turvaaminen. Maaseudulla joukkoli-iikenteen keskeisenä tavoitteena on liikkumismahdollisuuksien turvaaminen, kun taas kaupungeissa ja pitkän matkan liikenteessä tavoite painottuu jouk-koliikenteen markkinaosuuden lisäämiseen.

Tiepiirin päätavoitteet joukkoliikenteen toimintaedellytysten paran-tamisessa

- ♦ joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen kaikessa tiepiirin toiminnassa – joukkoliikennetietoisuuden lisääminen
- ♦ joukkoliikenteeseen liittyvän yhteistyön ja sidosryhmätyöskentelyn kehittäminen
- ♦ joukkoliikenteen matkustus- ja liikennöintiolosuhteiden sekä liikenne-turvallisuuden kehittäminen

5.2 Kehittämisstrategia

Tienpidon linjaukset 2015

Liikennejärjestelmien kehittämisessä panostetaan erityisesti joukko- ja kevy-en liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Kehittämistoimenpiteinä korostu-vat matkaketjujen toimivuus sekä joukko- ja kevyen liikenteen järjestelyt. Joukkoliikenteen olosuhteita parannetaan erilaisin etuisuusjärjestelyin, joita ovat mm. kaistajärjestelyt, linja-autojen liikennevaloetuisuudet sekä pysäkki- ja liityntäpysäköintijärjestelyt. Pysäkeille järjestetään turvalliset kevyen liiken-teen yhteydet.

Tiehallinto joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittäjänä

Tiehallinnon tärkein tehtävä joukkoliikenteessä on huolehtia kulkumuodon käyttämien väylien kehittämisestä, hoidosta, kunnossapidosta, liikenteen su-juvuudesta, liikenneturvallisuudesta ja varustelusta.

Joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon strategisessa suunnittelussa, teiden suunnittelussa ja rakentamisessa. Teiden hoidossa huolehditaan siitä, että talvella teiden liukkaus ja keväällä kelirikko eivät kohtuuttomasti lisää joukkoliikenteen ajoaikoja tai vaaranna liikenneturvallisuutta. Pysäkkiympä-ristön liikenneturvallisuus ja -toimivuus varmistetaan oikein mitoitetuilla ja va-

rustetuilla pysäkeillä sekä asianmukaisilla kevyen liikenteen väylillä. Tärkeimmillä liityntäliikenteen pysäkeillä varmistetaan mm. polkupyörien pysäköintimahdollisuus ja matkustajien saattomahdollisuudet henkilöautolla. Kouluympäristön liikenneturvallisuuden parantamisessa on merkittävää mm. peruutustarpeiden poistaminen, nopeustason alentaminen vaikka pistekohtaisesti. Jos toiminnot eivät ole pihalla, niin koulujen kohdilla reitit joukkoliikenteen pysäkeille tulee olla hyvin järjestettyjä.

Yhteistyö joukkoliikenteen sidosryhmien kanssa

Yhteistyöllä muiden joukkoliikenteen sidosryhmien kanssa varmistetaan, että toimenpiteet kohdistuvat oikein ja vastuu joukkoliikenteen kehittämisestä jakaantuu useille eri toimijoille. Joukkoliikenteen reitit kulkevat yleisten teiden ohella myös kuntien katuverkoilla, joissa kunnat huolehtivat joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisestä. Joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen edellyttää saumatonta yhteistyötä myös liikennöitsijöiden kanssa.

Joukkoliikenteen vastuuhenkilö ja yhteistyöryhmä

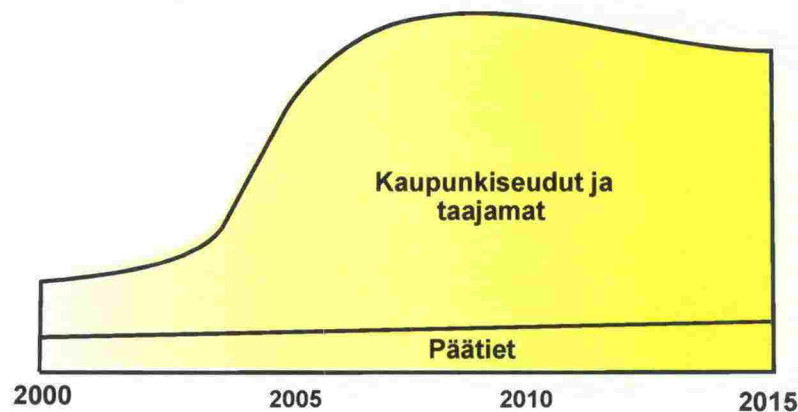
Joukkoliikenteen vastuuhenkilö toimii tiepiirissä asiantuntijana, joka seuraa uusien menetelmien, järjestelmien ja suunnitteluratkaisujen kehitystä sekä jakaa tietoutta omassa organisaatiossaan. Vastuuhenkilö toimii myös yhteys-henkilönä tiepiirin ja muiden joukkoliikenteen sidosryhmien välillä.

Joukkoliikenteen vastuuhenkilön tukena tiepiirin organisaatiossa toimii joukkoliikenteen yhteistyöryhmä. Vastuuhenkilö koordinoi yhteistyöryhmän toimintaa ja pitää sen jäsenet ajan tasalla joukkoliikennettä koskevissa asioissa. Jäsenten tehtävänä on jakaa tietoutta omissa prosesseissaan ja seurata joukkoliikennestrategian toteutumista.

Tiepiirien joukkoliikenteen vastuuhenkilöt tekevät yhteistyötä toistensa kanssa.

Joukkoliikenteen rahoitus

Joukkoliikenneinvestointien rahoitus säilyy lähes muuttumattomana vuoteen 2005 saakka, jonka jälkeen rahoitustason tavoitellaan nousevan nelinkertaiseksi nykytasoon verrattuna. Suuri osa rahoituksesta suuntautuu kaupunkiseuduille, joissa joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat suurimmat. Rahoituksessa panostetaan erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Joukkoliikenteen kehittämisessä ollaan avoimia uusille rahoitusratkaisuille. Esimerkiksi yhteistyö mainosyritysten kanssa pysäkkien kehittämisessä on tavoitteena.



Kuva 18. Joukkoliikenteen rahoituksen kehittyminen (Joukkoliikenteen toiminta-
edellytysten parantaminen – Toimintalinja 2000).

Kustannusvastuun periaatteet kuntien ja valtion välillä

Kuntien ja valtion kustannusvastuun uudet periaatteet yleisen tien pidossa otetaan käyttöön viimeistään vuoden 2004 loppuun mennessä. Niiden mukaan Tiehallinto vastaa yleisten teiden ja kunnat katujen pitämisen kustannuksista. Tienpito käsittää tien tai katujen tekemisen, ylläpidon ja hoidon. Liikenteen opastuksessa ja ohjauksessa tarvittavat laitteet ja varusteet rakentaa, omistaa ja hoitaa väylän tienpitäjä. Yleisten teiden pysäkkialueiden ja –katosten toteutuksesta, kunnossapidosta ja hoidosta vastaa Tiehallinto. Samat periaatteet koskevat myös pysäkkiin oleellisesti liittyviä varusteita ja kalusteita, kuten roskakoreja ja pyörätelineitä.

Kuntien ja valtion välille kaavailtuja kustannusvastuuperiaatteita voidaan noudattaa ennen määräaikaa uusissa hoitourakkasopimuksissa ja erilaisissa joukkoliikenteen kehittämisen piloteissa.

6 TEHTÄVÄT

6.1 Tavoitteita tukevat kehittämistehtävät

Tavoitteita tukevat kehittämistehtävät on jaoteltu seitsemään pääryhmään:

- ♦ joukkoliikennetietoisuuden lisääminen tiepiirin sisäisessä toiminnassa
- ♦ yhteistoiminnan lisääminen
- ♦ suunnittelutarpeiden tiedostaminen
- ♦ fyysisen toimintaympäristön kehittäminen
- ♦ liikenneturvallisuuden parantaminen
- ♦ joukkoliikenteeseen liittyvän tiedottamisen kehittäminen
- ♦ teiden ja pysäkkien hoidon kehittäminen

Kehittämistehtävien vaikutuksia voidaan tarkastella matkustajien, liikenteenharjoittajien ja tiepiirin näkökulmasta.

Matkustajien kannalta asiaa voidaan tarkastella sosiaalisen tasa-arvon, turvallisuuden, pysäkkien toimivuuden ja viihtyisyyden sekä matkaketjujen sujuvuuden kannalta. Sosiaalista tasa-arvoisuutta lisäävät fyysiseen toimintaympäristön kehittämiseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen sekä teiden ja pysäkkien hoidon kehittämiseen liittyvät tehtävät. Vastaavat tehtävät lisäävät myös turvallisuutta. Pysäkkien toimivuutta ja viihtyisyyttä voidaan kehittää fyysisen toimintaympäristön ja pysäkkien hoidon kehittämiseen liittyvillä tehtävillä. Matkaketjujen sujuvuudessa tärkeimpänä kehittämistehtävänä esille tulee fyysisen toimintaympäristön kehittäminen.

Liikenteenharjoittajien toimintaedellytyksiä voidaan parhaiten parantaa liikenteen sujuvuuteen, toimintavarmuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvillä tehtävillä. Tällaisia ovat ensisijaisesti fyysisen toimintaympäristön sekä teiden ja pysäkkien hoidon kehittämiseen liittyvät tehtävät. Joukkoliikenteeseen liittyvällä matkustajille suunnattavan informaation kehittämisellä parannetaan oleellisesti joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Tiepiirin näkökulmasta katsottuna kaikki toimenpiteet ovat tärkeitä ja tukevat toisiaan. Toimenpiteet lisäävät tiepiirin henkilöstön osaamista joukkoliikenneasioissa ja parantavat organisaation imagoa. Joukkoliikenteen sisäisen tietoisuuden kasvattaminen ja vuoropuhelu muiden sidosryhmien kanssa tulee osaksi tiepiirin jokapäiväistä toimintaa. Muiden kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen riippuu yhteistyöstä muiden sidosryhmien kanssa sekä rahoituksesta.

Taulukossa 3 on esitetty kehittämistehtäviä tukevat toimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutukset asteikolla erittäin myönteinen vaikutus / myönteinen vaikutus.

Taulukko 3. Kehittämistehtäviä tukevat toimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutukset.

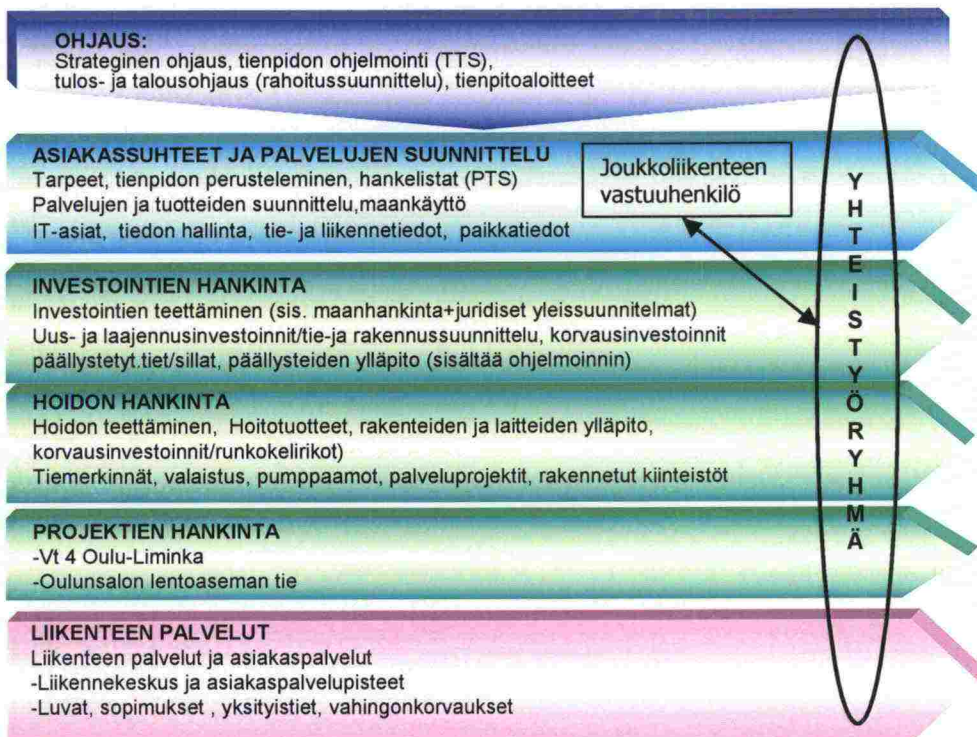
Kehittämistehtäviä tukevat toimenpiteet (++ erittäin myönteinen vaikutus, + myönteinen vaikutus)	Joukkoliikenne- tietoisuus	Yhteistoiminta	Suunnittelu- tarpeet	Fyysinen toimin- ta ympäristö	Liikenneturvalli- suus	Tiedottaminen	Hoidon kehittämi- nen
Joukkoliikenteen tarveselvityksen tuloksista tiedottaminen	+	+					
Joukkoliikenteen vastuuhenkilön toimenkuvan selkeyttäminen	+	++				+	
Joukkoliikenteen yhteistyöryhmän perustaminen	++	+					+
Tiepiirin joukkoliikennesivujen avaaminen intranettiin (tietoa mm. tiepiirin toiminnasta joukkoliikennekentässä, joukkoliikenteen suunnitte- luohjeista, joukkoliikennesuunnitelmista, joukkoliikenteen sidosryhmistä jne.)	++					+	
Joukkoliikenteen yhteistoimintaverkon kehittäminen (ks. kohta 6.3.)		++				+	
Joukkoliikenteen sidosryhmien mukaan ottaminen suunnitelmien laatimiseen lau- suntojen tai työryhmätyöskentelyn kautta		++		+	+		
Joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisen tarveselvityksiin osallistuminen (Kajaanin seutulippualue, Raahe-Pattijoki seutulippualue, muut seutukunnat)		+	++	+			+
Joukkoliikennereittien pysäkkien ja pysäkkiympäristön parantaminen yhteistyössä muiden sidosryhmien kanssa		+		++	+	+	
Pysäkkien rakentaminen ja parantaminen aloitteiden vaikutuksesta				++	+	+	
Joukkoliikennettä koskevan reaaliaikaisen informaation kytkeminen osaksi TELIO- ohjelmaa		+	+	+		++	
Oulun seudun joukkoliikenteen laukukäytävien toteuttamiseen osallistuminen		++		++	+		
Kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen osana liikenneturvallisuuden paranta- mista joukkoliikennereittien ja pysäkkien ympäristössä				+	++		
Kevyen liikenteen väylien suunnittelussa ja rakentamisessa nykyistä voimakkaampi huomion kiinnittäminen yhteyksiin pysäkeille			+	+	++		
Liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen koulu- jen ja pysäkkien ympäristössä				+	++		
Pilottialueen tärkeimpien pysäkkien kehittäminen		+		+	+		
Vanhojen P-alueiden hyödyntäminen linja-autojen kääntöpaikkoina				+	+		+
Matkakeskuksien ja muun joukkoliikenteen terminaaliverkon kehittämiseen osallis- tuminen (terminaalit kuntakeskuksissa ja vaihtoterminalit)		+	++	++	+		
Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen osallistuminen		+	++	+	+		
Oulun seudun liikennejärjestelmätyössä 2020 esitetyn joukkoliikennejärjestelmän toteuttamisen tukeminen		+		++			
Oulun joukkoliikenteen etuisuuksia koskevaan tarveselvitykseen osallistumien		+	++				
Erialaisten joukkoliikenne-etuisuuksien toteuttaminen		+		++	+		
Pysäkkien liikenneturvallisuuden lisääminen (heijastusnauhat, läpinäkyvät pysäkit, pysäkkien valaistus, pysäkkien asennon muuttaminen jne.)				+	++		
Joukkoliikennetiedotuksen organisointi (tiepiirin sisäinen lehti, intranet, yksiköiden yhteiset kokoontumiset jne.)	++	+				++	
Joukkoliikennettä koskevan koulutustilaisuuden järjestäminen	++					+	
Tiepiirin joukkoliikennettä koskevien tiedotteiden toimittaminen sidosryhmille		+				+	
Tiepiirin joukkoliikennettä koskevien tietojen lisääminen internet-sivuille	+	+				+	
Asiakastytytyväisyyystutkimuksen kehittäminen joukkoliikenteen tarpeita palveleviksi	+					+	
Joukkoliikenteen esilletuominen Oulun tiepiirin henkilöstön työmatkaliikkumisen vaihtoehtona	+						
Joukkoliikennettä koskevissa seminaareissa tai koulutustapahtumissa alustajana toimiminen		+				+	
Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten käyttämien reittien ja aikataulujen tarkastele- minen alempiluokkaisilla teillä yhteistyössä tiemestarin, kuntien kuljetusvastaavan ja liikenneöitsijöiden kanssa		+		+	+		+
Teiden hoidon täsmäkohteiden valitseminen ja hoitaminen				+	+		+

6.2 Joukkoliikenteen vastuhenkilö ja yhteistyöryhmä

Joukkoliikenteen vastuhenkilö toimii tiepiirissä joukkoliikenteen asiantuntijana ja seuraa uusien menetelmien, järjestelmien ja suunnitteluratkaisujen kehitystä ja jakaa tietoutta omassa organisaatiossaan. Vastuuhenkilön tulee seurata, että strategisessa suunnittelussa, teiden suunnittelussa, rakentamisessa ja tieverkon hoidossa otetaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset huomioon, jotta kulkumuodon käyttäjien olosuhteet paranevat taajamissa ja maaseuduilla. Vastuuhenkilö toimii myös yhteyshenkilönä tiepiirin ja muiden joukkoliikenteen sidosryhmien välillä osallistumalla mm. seutuliikennetyöryhmien työskentelyyn, joukkoliikennettä koskevien suunnitelmien laatimisiin sekä tarvittaessa joukkoliikenteen eri sidosryhmien kokouksiin.

Joukkoliikenteen vastuuhenkilön tukena tulee tiepiirin organisaatiossa toimia joukkoliikenteen yhteistyöryhmä. Vastuuhenkilö koordinoi yhteistyöryhmän toimintaa keskustelemalla säännöllisesti sen jäsenten kanssa tai kutsumalla ryhmä tarpeen vaatiessa koolle. Joukkoliikenteen vastuuhenkilö pitää ryhmän jäsenet ajan tasalla tiepiiriä koskevissa joukkoliikenneasioissa, mikä edesauttaa joukkoliikennetietouden kasvamista organisaation sisällä. Tarpeen vaatiessa yhteistyöryhmän jäsenet pyytävät joukkoliikenteen vastuuhenkilöä tutustumaan omien prosessiensa suunnittelu-, rakentamis- tai teiden hoidon tehtäviin. Yhteistyöryhmään kuuluvat joukkoliikenteen vastuuhenkilön lisäksi edustajat kustakin prosesseista (ks. kuva 18).

PROSESSIT

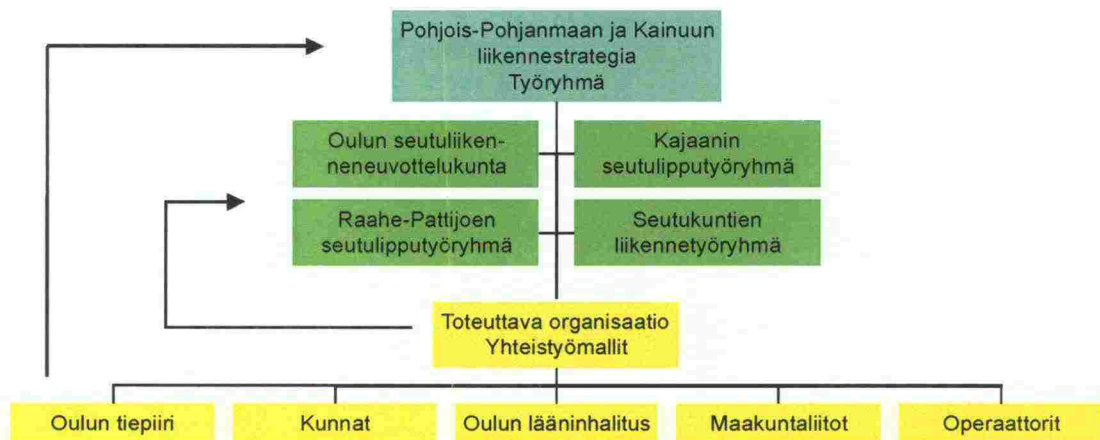


Kuva 18. Joukkoliikenteen yhteistyöryhmän toimintakenttä.

6.3 Joukkoliikenteen yhteistoimintaverkko

Toiminta-ajatuksena on, että joukkoliikenteen toimintaedellytykset kirjataan maakuntien liikennestrategiaan, joka tarkistetaan määräajoin, esim. viiden vuoden välein. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämisestä sovitaan seudullisesti seutuliikenneneuvottelukunnissa, seutulipputyöryhmissä tai seutukuntien liikennetyöryhmissä, joissa laaditaan tarpeen vaatiessa suunnitelmia tai selvityksiä kehittämistoimenpiteiden perustaksi. Kaikki toimenpiteet toteutetaan yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Toimenpiteiden toteutusta seurataan seudullisissa työryhmissä.

Lähtökohtana on, että tiepiirillä on edustaja maakunta-, seutu- ja toteuttavan organisaation tasoilla. Tiepiirin edustajana toimii joukkoliikenteen vastuuhenkilö tai joukkoliikenteen yhteistyöryhmän jäsen.



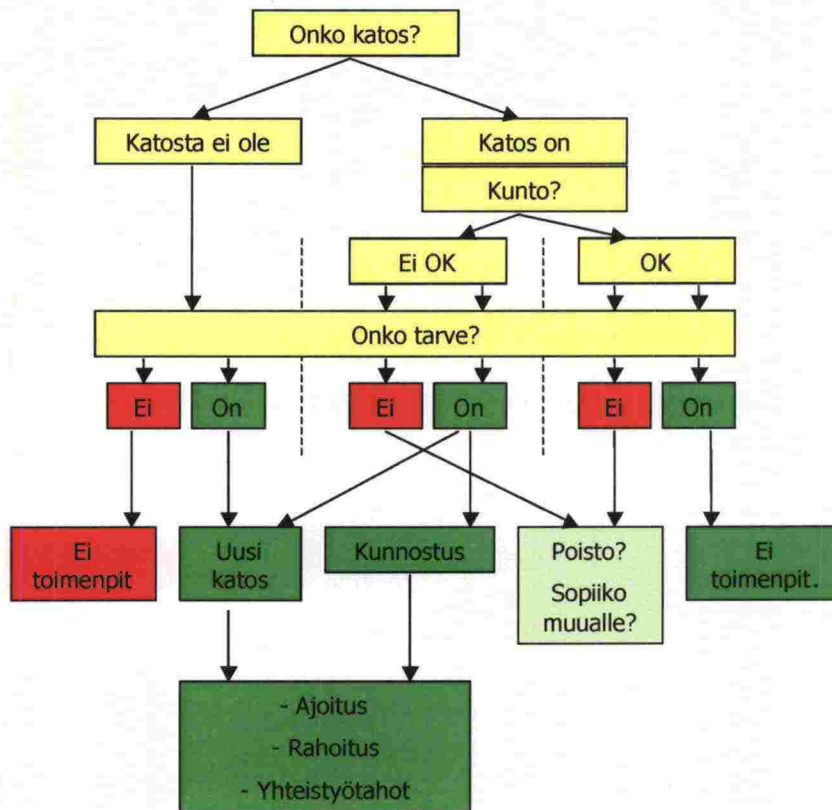
Kuva 19. Yhteistoimintaverkon toiminta-ajatus.

6.4 Tehtävien hoitoperiaatteita ja kustannusvaikutuksia

6.4.1 Pysäkkikatosten vastaanotto ja siirtyvien katosten hoito

Kehittämisstrategian ja uuden kustannusvastuun periaatteiden mukaisesti Tiehallinto osallistuu katosten rakentamiseen ja pysäkkien varustelutason parantamiseen tietyn standardin mukaan. Jos kunnat haluavat korkeampaa tasoa, tulee niiden toteuttaa tämä omalla kustannuksellaan. Tiehallinto ottaa myös vastuulleen kuntien luovuttamien katosten hoidon. Tiehallinnon halltuun otettavien katosten tulee olla hyväkuntoisia.

Siirrettäessä katokset Tiehallinnon hoitoon voidaan kunnan kanssa sopia katoksen poistamisesta, jos katoksella ei ole enää käyttöä. Katoksia voidaan tässä vaiheessa myös siirtää tarkoituksenmukaisempiin paikkoihin.



Kuva 20. Luonnos katostojen määrityksen apuvälineestä (Lähde: Tiehallinnon Keskushallinto).

Katosten hoidon teettäminen pyritään sisällyttämään jatkossa alueurakkasopimuksiin siten, ettei niiden hoitoa tarvitse teettää erikseen siirtymäajan päätyttyä.

Toteuttamisohjelmassa on arvioitu lisääntyvästä katosten hoidosta aiheutuvia siirtymäajan kustannusvaikutuksia. Tiepiirin alueen yleisten teiden varsilla on noin 500 katoksellista pysäkkiä. Uusien kustannusvastuun periaatteiden seurauksena kunnossapidon osalta lisäkustannuksia syntyy lumen ja roskien poistosta sekä pienimuotoisista pesu- ja korjaustöistä arviolta 3000 mk/katos/vuosi. Vuosikustannusten kasvu hoidon osalta on kaikkien katosten ollessa tiepiirin hoidossa noin 1,5 Mmk/vuosi.

6.4.2 Uudet pysäkit ja uudet katokset

Uusien teiden rakentamisen ja vanhojen teiden parantamisen yhteydessä Tiehallinto huolehtii pysäkin rakentamisen lisäksi myös tarpeellisten katosten järjestämisestä.

Tiehallinnon vastuulle on esitetty Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävät –työn yhteydessä pysäkkien parantamista. Laatukäytävien vuosien 2001-2005 toimenpideohjelmassa olevasta pysäkkistä n. 44 % oli yleisten teiden varsilla. Toimenpideohjelman mukaan Tiehallinnon vastuulla olisi yhteensä 57 katoksen rakentaminen tai uusiminen. Useille pysäkeille ehdotettiin joissakin kohdissa myös polkupyörien liityntä-pysäköintimahdollisuuksien järjestämistä. Tyrnävällä ja Limingassa ilmeni tarpeita myös muutamien uusien pysäkkiparien rakentamiselle.

Muita joukkoliikennesuunnitelmia, joissa on ohjelmoitu fyysiseen toimintaympäristön parantamista, ei ole tehty. Toteuttamishjelmaan on varattu resursseja laatukäytävyyden kaltaisten suunnitelmien kautta tuleville toimintaympäristön parantamishankkeille. Lisäksi toteutetaan pysäkkien parantamista ja rakentamista aloitteiden perusteella. Tällaisia kohteita on parannettu yleiseen hoitoon ja kunnossapitoon varatuista resursseista.

6.4.3 Pysäkkirakenteiden ja varustetason määrittäminen

Pysäkkigeometrian, pysäkkien sijoittelun sekä pysäkkiympäristöihin liittyvien jalankulkuyhteyksien suunnitteluun on olemassa monia yleisesti tien ja kadunsuunnittelijoiden käyttämiä suunnitteluohjeita. Tiehallinnossa ollaan myös kokoamassa uutta suunnitteluohjetta, johon kootaan ajantasaisin ja käyttökelpoisin tieto olemassa olevista ohjeista.

Pysäkkien varustelua matkustajan kannalta on käsitelty joissakin suunnitteluohjeissa, tosin painottuen kaupunkialueiden tarpeisiin. Paras arviointiväline varustelutarpeelle on nousijamäärätieto tai vaihtopysäkeillä keskimääräinen odotusaika. Nousijamäärät ovat usein liikennelupapohjaisessa linjaliikenteessä liikesalaisuuksia, mutta ne voidaan liikennöitsijöiden luvalla ilmaista esim. erilaisina luokkina. Nousijamäärätietojen keräämiseen ei useiden eri liikennöitsijöiden ajamalla reiteillä ole välttämättä resursseja. Pysäkin tärkeyttä ja käyttöastetta voidaan arvioida yleisesti myös pysäkin sijainnin perusteella.

Liitteessä 3 on esitetty joitakin Oulun tiepiirin alueelle soveltuvia pääperiaatteita pysäkkien varustelutarpeen arviointiin. Liitteeseen on kirjattu myös periaatteita koskien esteettömien ratkaisujen kehittämistä tiepiirin alueella. Esteettömyydellä tarkoitetaan mm. sitä, että kaikilla käyttäjäryhmillä on tasapuoliset liikkumismahdollisuudet terminaaleissa, pysäkeillä, terminaalireiteillä ja kulkuvälineissä.

6.4.4 Teiden hoito ja kunnossapito

Talvella liukkailla keleillä tai keväällä kelirikon aikana on joukkoliikenteellä usein vaikea liikennöidä alemmalla tieverkolla. Parannusta voidaan tavoitella muuttamalla aurasreittejä tai aikaistamalla hoitotoimenpiteitä joukkoliikenteen käyttämillä reiteillä.

Toimintaa esitetään aloitettavaksi muutamissa esimerkkikohteissa. Toimintamalli voi esim. olla se, että tiemestari kokoontuu ennen urakkaperusteiden määrittämistä yhdessä kunnan ja liikennöitsijöiden edustajien kanssa tarkastelemaan, mitä alempiasteisia teitä joukkoliikenne ja koulukuljetukset käyttävät. Nämä reitit otetaan sitten huomioon hoitourakkasopimuksissa.

6.5 Oulun seudun liikennejärjestelmä 2020 joukkoliikennejärjestelmäluonnos

Yksi tiepiirin kehittämistehtäviä tukeva toimenpide on Oulun seudun liikennejärjestelmätyössä 2020 esitetyn joukkoliikennejärjestelmän toteutumisen tukeminen. Oheisena on kerrottu joukkoliikennejärjestelmäluonnoksen linjastoperiaate sekä citylinja ja palveluliikenne.

6.5.1 Linjastoperiaate

Joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostaa nykyisen kaltainen itsekan-
nattavuusperiaatteella toimiva linja-autolla hoidettava liikenne. Linjaston run-
gon muodostavat Oulun kaupunginosien väliset keskustan kautta kulkevat
heilurilinjat ja naapurikunnista tuleva paikallisliikenne sekä lähiliikenne/seutu-
liikenne. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamistavoitteen saa-
vuttamiseksi linjastoon lisätään vaihteittain nopeita pääteitä hyödyntäviä yh-
teyksiä, erityisesti Pohjantielle. Pohjantien linjoista voi tulevaisuudessa tulla
koko linjaston runko.

Tavoitteena on, että Pohjantietä liikennöi 10 - 15 min tai jopa vieläkin ti-
heämmällä vuorovälillä vuoroja esim. reitillä Haukipudas – Ritaharju – Lin-
nanmaa – Kontinkangas – Kaakkuri – Oulunsalo. Tämän liikenteen tulee
kohdata Oulun kaupungin sisäinen risteävä joukkoliikenne eritasoliittymien
yhteyteen tehtävissä vaihtoterminaaleissa. Lähiliikenne ja seutuliikenne hyö-
dyntävät myös nykyistä enemmän Pohjantietä mm. suorissa yhteyksissä
OYS:an, yliopistolle ja Oulun keskustaan. Vaihtoterminaaleja voidaan toteut-
taa esimerkiksi Kaakkurin, Kajaanintien, Laanilan, Linnanmaan ja Raitotien
eritasoliittymien yhteyteen.

Lisäksi Limingantiellä/Eteläsuomentielle tulee olla pysäkkejä, joissa voidaan
sujuvasti ja turvallisesti vaihtaa lentoasemalle tai Pohjantielle suuntautuvaan
joukkoliikenteeseen. Tämä edellyttää pysäkkien, kevyen liikenteen väylien ja
alikulkujen kehittämistä.

6.5.2 Cityliikenne ja palveluliikenne

Cityliikenne ja palveluliikenne täydentävät joukkoliikennejärjestelmää. Citylii-
kenne on perinteistä linja-autoa pienemmällä kalustolla hoidettavaa tiheä-
vuoroista liikennettä. Palveluliikenne on säännöllistä aikatauluun sidottua
pienellä kalustolla hoidettavaa liikennettä. Palveluliikenne voi toimia myös
kutsuohjattuna.

Cityliikenne ja palveluliikenne suunnitellaan palvelemaan alueita, joille ei
voida tarjota varsinaisia paikallisliikenne-/seutuliikennepalveluja ilman, että
siitä syntyy haittoja etäämmältä tuleville matkustajille mm. matka-aikojen
kasvamisella. Cityliikennettä suunnitellaan täydentämään paikallisliikennettä
mm. Oulun keskustassa alueilla, jotka jäävät etäälle paikallisliikenteen palve-
luista. Oulun keskustassa ja sen läheisyydessä tällaisia alueita ovat mm. In-
tiö, Etu-Lyötty, Toppila.

Palveluliikenne täydentää paikallis- ja seutuliikennettä Kempeleessä, Oulun-
salossa, Haukiputaalla, Kiimingissä ja Muhoksella. Palveluliikenne keräilee
matkustajia kuntien haja-asutusalueilta tai muuten liian kauas joukkoliiken-
nereittien varsilta jääviltä alueilta ja syöttää matkustajia kuntien välisiin jouk-
koliikennevuoroihin silloin kun palveluliikenteellä on aikataulullisesti mahdol-
lista järjestää näitä syöttöyhteyksiä.

Palveluliikenteen pääasiallinen tehtävä on tarjota joukkoliikennepalvelut vä-
estöryhmille, joille tavanomainen linja-autoliikenne ei sovellu sekä asiointiyh-
teyksien järjestämisessä haja-asutusalueilta kuntakeskuksiin. Palveluliiken-
ne on toimiva ratkaisu mm. sosiaalitoimen kuljetusten hoitamisessa.

7 TOTEUTTAMISOHJELMA

7.1 Toteuttamisohjelman lähtökohdat

Yleisenä tavoitteena on, että seuraavien neljän vuoden aikana tiepiirin oma toiminta joukkoliikenteen hyväksi terävöityy sekä joukkoliikenteen huomioonottaminen ajetaan sisään suunnitteluprosesseihin ja muuhun sisäiseen toimintaan. Samalla käynnistetään kokeiluja talvihoidon parantamiseksi ja laajennetaan toimintaa niistä saatujen kokemusten perusteella. Useata kuntaa tai seutulippualueita koskevaa toimintaympäristön kehittämistä tehdään siinä tahdissa kuin mitä kehityshankkeita käynnistyy. Tarpeet selvitetään sidosryhmien yhteistyönä. Yksittäisiä kohteita koskevat aloitteet otetaan edelleen huomioon, mutta laajempi kehittäminen tehdään selvitysten kautta. Liikenneturvallisuuden kehittämisessä ja kevyen liikenteen verkoston kehittämisessä otetaan entistä enemmän huomioon myös joukkoliikenteen toiminta.

Jatkuvaa tiepiirin joukkoliikenteen kehittämistoimintaa ovat mm. seuraavat asiat:

- yhteistoiminnan lisääminen sidosryhmien kanssa ja palautteen saanti matkustajilta
- joukkoliikenteen vastuuhenkilön tehtävien hoitaminen
- joukkoliikenteen yhteistyöryhmän aktiivinen toimiminen
- joukkoliikennettä koskeva tiedottaminen tiepiirin sisäisessä lehdessä, intranetissä ja yksiköiden yhteisissä kokoontumisissa.
- kevyen liikenteen verkoston kehittäminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen joukkoliikennereiteillä ja pysäkeillä

7.2 Toteuttamisohjelman aikataulu ja kustannusarvio

Toimenpiteiden ajoitus ja kustannusarviot on esitetty taulukossa 3. Toimenpiteiden toteuttamiseen on arvioitu tarvittavan rahoitusta vuosittain 1 – 3 Mmk vuosittain toimenpideohjelman aikajaksolla eli vuoteen 2005 asti.

Taulukko 4. Joukkoliikenteen kehittämistehtäviä tukevien toimenpiteiden alustava toteuttamishjelma (Harmaan palkkien toimenpiteissä ajoitus on merkittävästi riippuvainen muiden sidosryhmien toiminnasta.)

Toimenpiteet	Toimenpiteiden ajoitus ja kustannusarvio (mk)				
	2001	2002	2003	2004	2005
Joukkoliikennetietoisuuden lisääminen tiepiirin sisäisessä toiminnassa					
Tarveselvityksen esittely yksikön yhteisessä kokoontumisessa					
Joukkoliikenteen tarpeiden ottaminen huomioon eri prosesseissa					
Joukkoliikenteen yhteistyöryhmän perustaminen					
Joukkoliikenteen vastuhenkilön toimenkuvan selkeyttäminen					
Sisäisen joukkoliikennetiedotuksen organisoiminen					
Tiepiirin joukkoliikennesivujen avaaminen intranettiin					
Joukkoliikenteen esilletuominen vaihtoehtona Oulun tiepiirin henkilöstön työmatkaliikumisessa					
Yhteistoiminnan lisääminen sidosryhmien kanssa sekä ulkoisen tiedottamisen ja tiedonsaannin kehittäminen					
Joukkoliikenteen tarveselvityksen tuloksista tiedottaminen					
Yhteistyön kehittäminen sidosryhmien kanssa					
Tiepiirin joukkoliikennettä koskevien tiedotteiden toimittaminen sidosryhmille					
Osallistuminen joukkoliikenneselvitysten ja -projektien laatimiseen					
Joukkoliikenteen sidosryhmien ottaminen mukaan suunnitelmien laatimiseen lausuntojen tai työryhmyöskentelyn kautta					
Seutuliikenteen aikatauluihin tiedon lisääminen tiepiirin joukkoliikenteen toiminnasta					
Tiepiirin joukkoliikennettä koskevien tietojen lisääminen internet-sivuille					
Asiakastytyväisyyssitutkimuksen kehittäminen enemmän joukkoliikenteen tarpeita palveleviksi					
Joukkoliikennettä koskevissa seminaareissa tai koulutustapahtumissa alustajana toimiminen					
Fyysisen toimintaympäristön ja liikenneturvallisuuden kehittäminen					
Oulun seudun joukkoliikenteen laatuikäytävien toteuttamiseen osallistuminen		500 000	600 000	400 000	500 000
Joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisen tarveselvityksiin osallistuminen (Kajaanin ja Raahen-Pattijoen seutuliippualueet jne.)					
Joukkoliikennereittien pysäkkien ja pysäkkiympäristön parantaminen yhteistyössä muiden sidosryhmien kanssa			200 000	400 000	500 000
Joukkoliikennettä koskevan reaaliaikaisen informaation kytkeminen osaksi TELIO -ohjelmaa					
Oulun joukkoliikenteen etuisuuksia koskevaan tarveselvitykseen osallistuminen		50 000			
Enlaiden joukkoliikenne-etuisuuksien toteuttaminen					
Oulun seudun liikennejärjestelmätyössä 2020 esitetyn joukkoliikennejärjestelmän toteuttamisen tukeminen					
Pilottialue Kuhmon joukkoliikenteen fyysisen toimintaympäristön kehittäminen (kääntöpaikat, mahdolliset katokset)			30 000	30 000	
Välillä Kajaani-Sotkamo-Kuhmo merkittävimpien pysäkkien varustelun kehittäminen		50 000	50 000	50 000	50 000
Pysäkkien parantaminen ja rakentaminen aloitteiden pohjalta					
Liikenneturvallisuuden kehittäminen. Joukkoliikenne entistä paremmin mukaan suunnitelmiin					
Keyven liikenteen verkoston kehittäminen. Joukkoliikenteen ottaminen entistä paremmin mukaan tarpeiden kartoitukseen					
Heijastinnahakokeilun toteuttaminen pysäkkikatoksissa (50 pysäkkiä)		15000			
Yleisten teiden varsien pysäkkikatosten haltuunottaminen vuoden 2004 loppuun mennessä. Sopimukset, katosten kuntoinventointi.					
Teiden ja pysäkkien hoidon kehittäminen					
Talvihoidon täsmäkohteiden hoitaminen			100 000	150 000	150 000
Talvihoidon kehittäminen Kuhmossa eri tahojen yhteistyöllä		20 000	20 000	20 000	20 000
Kuhmossa kokeillun talvihoitopilotin laajentaminen muualle			50 000	50 000	100 000
Tiehallinnon vastuulle siirtyvien yleisten teiden pysäkkialueiden kunnossapitäminen ja hoitaminen		150 000	450 000	750 000	1 500 000
Kokonaiskustannukset vähintään (mk)		785 000	1 500 000	1 850 000	2 820 000

7.3 Toimenpiteiden yksikköhintoja

Taulukkoon 3. on koottu joukkoliikenteen käyttöä ja toimintaa parantavien toimenpiteiden yksikköhintoja. Ne ovat suuntaa-antavia, sillä esim. maatiiden hinta riippuu paikasta ja katoksen hinta valittavan katoksen tyypistä.

Lasiseinäisen katoksen hintaesimerkki Oulun kaupungin alueelta on 34 000 mk:aa (koottuna ja asennettuna, ilman alv:a) sisältäen varustuksena valaistuksen, lukittavan infotaulun, roska-astian ja liikennemerkkin. Maa- ja sähkötyön hinta em. katokselle on n. 5 000 – 10 000 mk.

Taulukko 4. Toimenpiteiden yksikköhintoja

PYSÄKIN RAKENTAMINEN JA MUUTAMINEN	
Pysäkin rakentaminen	20 000 - 25 000 mk
Pysäkkilevennyksen muuttaminen saarekepysäkiksi	25 000 mk
Korotetun odotustilan rakentaminen pysäkillä, "laituri"	15 000 mk
Odotustilan laajennus (esim. koulun pysäkillä)	10 000 mk
Pysäkin poistaminen	5 000 - 10 000 mk
YHTEYDET PYSÄKILLE	
Alikulkuväylä ja siitä yhteydet pysäkillä	1 - 1,5 Mmk
Pyörätien ohjaus pysäkin takaa	15 000 - 30 000 mk
Jalankulkuyhteys pysäkillä (liittymästä pituus n. 20 m)	15 000 mk
Saarekkeellinen suojatie pysäkin yhteyteen	10 000 mk
PYSÄKIN PALVELUTASOA PARANTAVAT VARUSTEET	
Uusi pysäkkikatos (+ asennus)	6 000 - 30 000 mk
Pysäkillä pyörien lukitusmahdollisuus (5 pyörälle)	5 000 mk
Pysäkkikatoksen siirto	2 000 mk
Kestävä aikataulukaa	1 000 mk
Pysäkkikyltti (sis. pysäkin nimen, linjanumerot ja määränpää)	1 000 mk
Roskakori pysäkillä	500 mk
JOUKKOLIIKENTEEN SUJUVUUTTA PARANTAVAT RATKAISUT	
Liikennevalojen ohituskaistan rakentaminen	100 000 - 150 000 mk
Liikennevalojen ohitus, kääntymiskaista	50 000 mk
Joukkoliikenne-etuisuus nykyisiin liikennevaloihin [liittymä]	25 000 mk
Etuajo-oikeuksien muutos, sivusuunnille kolmiot [liittymä]	2000 mk
Liittymän kulman avartaminen	20 000 mk
Kiertoliittymän tulokulmaan yliajettava osuus [ajosuunta]	15 000 mk
Pysäkin uudelleenmuotoilu sujuvammin ajettavaksi	5 000 - 25 000 mk
Pysäkin näkemien parantaminen	3000 mk
Ajoa häiritsevän valaisinpylvään siirto	5000 mk
Ajoa häiritsevän liikennemerkkin siirto	500 mk
Kaivonkannen nosto	2000 mk
Yhden avaruuskilometrin 60 km:n lenkki (avaruus, hiekoitus, höyläys) [mk/kk]	25 000 - 40 000 mk
Ennakoiva hiekoitus (1 kuorma=pistehiekoitusta 60-70 km) [kerta]	1 500 mk

LIITTEET

- LIITE 1. Sidosryhmäkyselyn tulokset
- LIITE 2. Pilottialueen kuvaus
- LIITE 3. Oulun tiepiirissä suositeltavia periaatteita pysäkkivarustelun kehittämiseksi
- LIITE 4. Toimenpiteet joukkoliikenteen käsittelyssä eri suunnitteluvaiheissa
- LIITE 5. Tiemestarit
- LIITE 6. Kuntien joukkoliikenteen yhdyshenkilöt

KYSELYTUTKIMUS

Vastaajat ja tulosten käsittely

- Kysely lähetettiin 51 kuntaan, 53 liikennöitsijälle ja 10 muulle taholle, joita olivat Oulun lääninhallitus, Kainuun liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oy Matka-huolto Ab (Oulu ja Kajaani), VR-Osakeyhtiö/Henkilöliikenne, Tak-siliiton Oulun lääninyhdistys ja liikenne- ja viestintäministeriö.
- Vastauksia saatiin 22.3. mennessä 36 kpl eli kohderyhmän vastauspro-sentti oli n. 31 %.

Taulukko 1. Kyselyyn vastanneet.

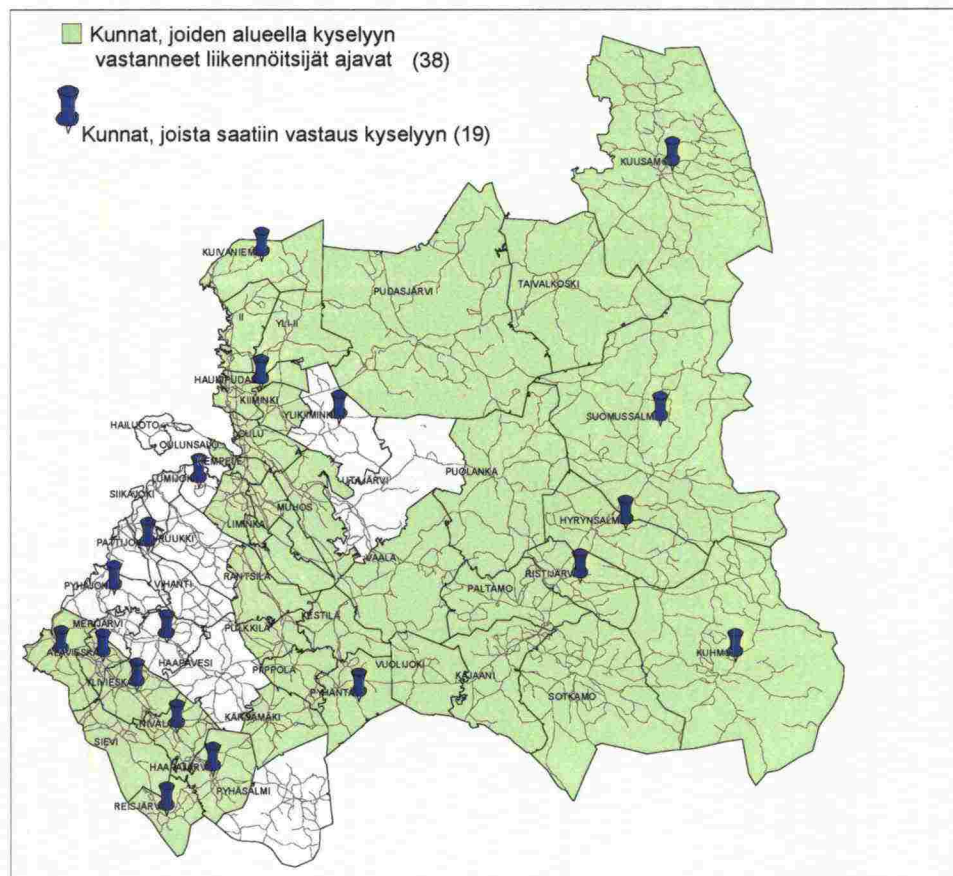
Kunnat ja kaupungit	Liikennöitsijät	Muut (yhdistykset, viran- omaiset, liitot jne.)
– ALAVIESKAN KUNTA	– ANTTI KANGAS OY	– KAINUUN LIITTO
– HAAPAJÄRVEN KAUPUNKI	– HELANDER JA KUMPP KY	– LINJA-AUTOLIITTO
– HAUKIPUTAAN KUNTA	– KOSKILINJAT OY	– OULUN LÄÄNINHALLI-TUS
– HYRYNSALMEN KUNTA	– KUOPION LIIKENNE	– OULUN LÄÄNINHALLI-TUS
– KALAJOEN KUNTA	– LIIKENNE E KERÄNEN OY	– POHJOIS- POHJANMAAN LIITTO
– KUHMON KAUPUNKI	– LIIKENNÖITSIJÄ	
– KUIVANIEMEN KUNTA	– LINJA-AUTOLIIKENNE	
– KUUSAMON KAUPUNKI	– YLISIRNIÖ	
– LUMIJOEN KUNTA	– LINJA-AUTOLIIKENNE	
– NIVALAN KAUPUNKI	– YRJÖ MAKKONEN & KUMPP.	
– OULAISTEN KUNTA	– POHJOLAN TURISTI-AUTO OY	
– PATTIJOEN KUNTA	– POSTILIN-JAT/GOLDLINE	
– PYHÄJOEN KUNTA	– PUOLANGAN BUSSI-PALVELU KY	
– PYHÄNNÄN KUNTA	– V. ALAMÄKI OY	
– REISJÄRVEN KUNTA		
– RISTIJÄRVI		
– SUOMUSSALMEN KUNTA		
– YLIKIIHINGIN KUNTA		
– YLIVIESKAN KAUPUNKI		

Vastausten hajonta

Vastausten määrä ympyröitävissä kohdissa vaihteli 30:stä 35:een. ”En osaa sanoa” vastausten määrä kysymystä kohti oli yleensä 0-2. Muutamissa kohdissa ”En osaa sanoa” -osuus oli selvästi korkeampi. Vastauksissa ei ollut paljon hajontaa.

Vapaasti kirjattaviin kohtien osalta eniten vastauksia saatiin linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja turvallisuuden parantamista kartoittaneeseen kohtaan (25 vastausta) sekä kysymykseen koululais-ten kyytiin ottamisesta (28 vastausta). Vastaajista 19 antoi mielipiteensä yhteistyön lisäämismuodoista. Joukkoliikenteen kannalta ongelmallisia paikkoja oli kirjannut ylös 15 vastaajaa.

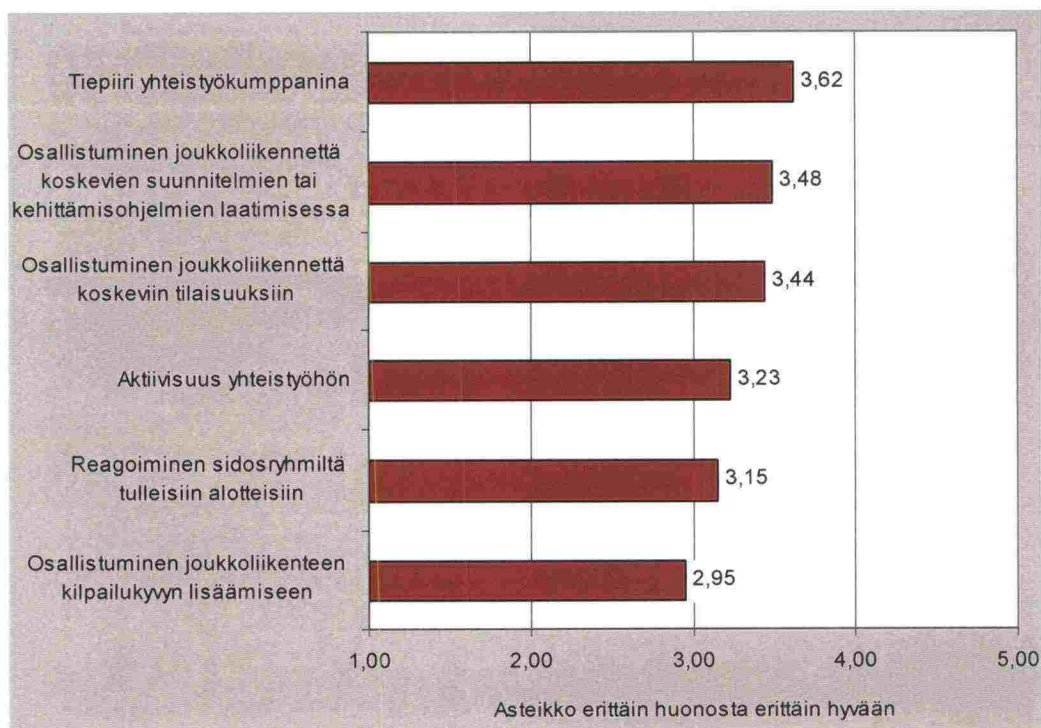
Kuvassa on esitetty kunnat, joista vastaus saatiin sekä vastanneiden liikennöitsijöiden joukkoliikennereittien piirissä olevat kunnat ja kaupungit Oulun tiepiirin alueella.



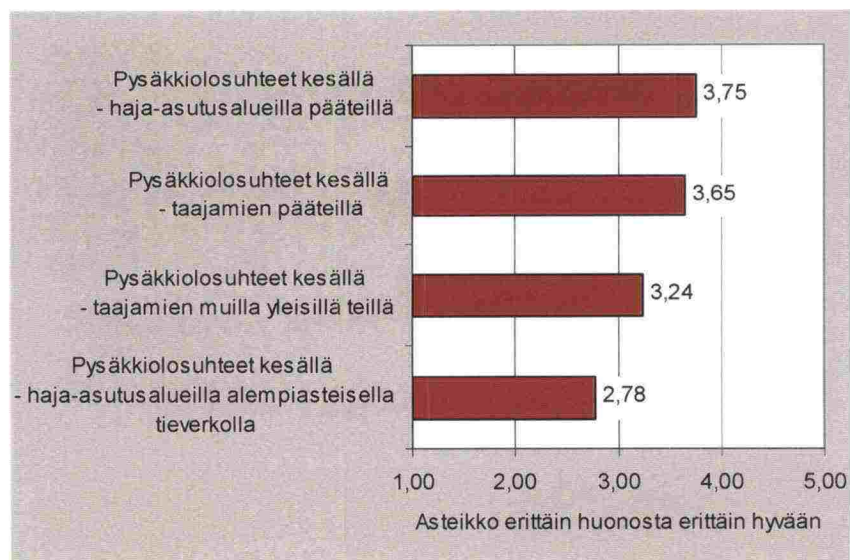
Kuva 1. Vastanneet kunnat ja vastanneiden liikennöitsijöiden joukkoliikennereittien piirissä olevat kunnat

TULOKSET:

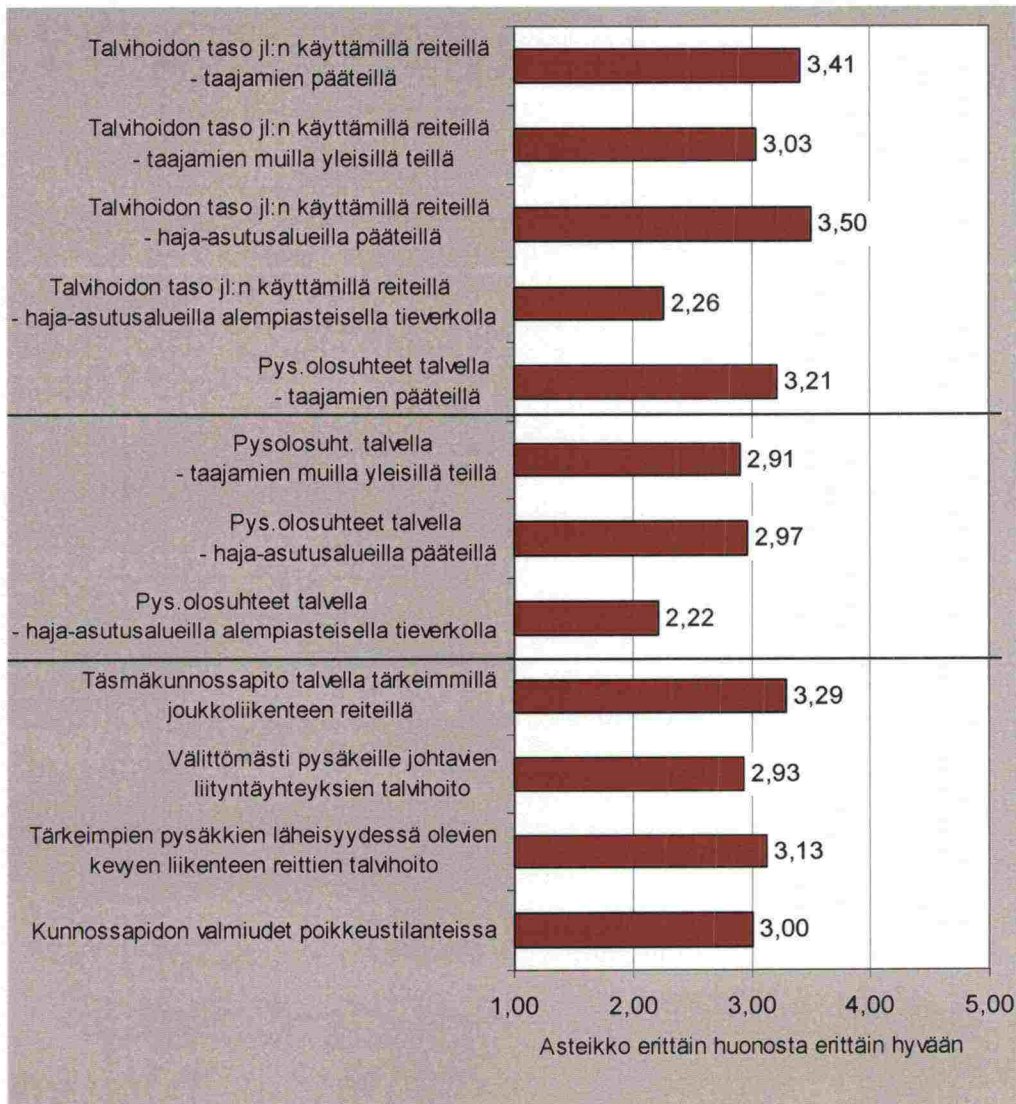
Mielipiteet tiepiirin toiminnan ja joukkoliikenteen toimintaolosuhteiden nykytilasta



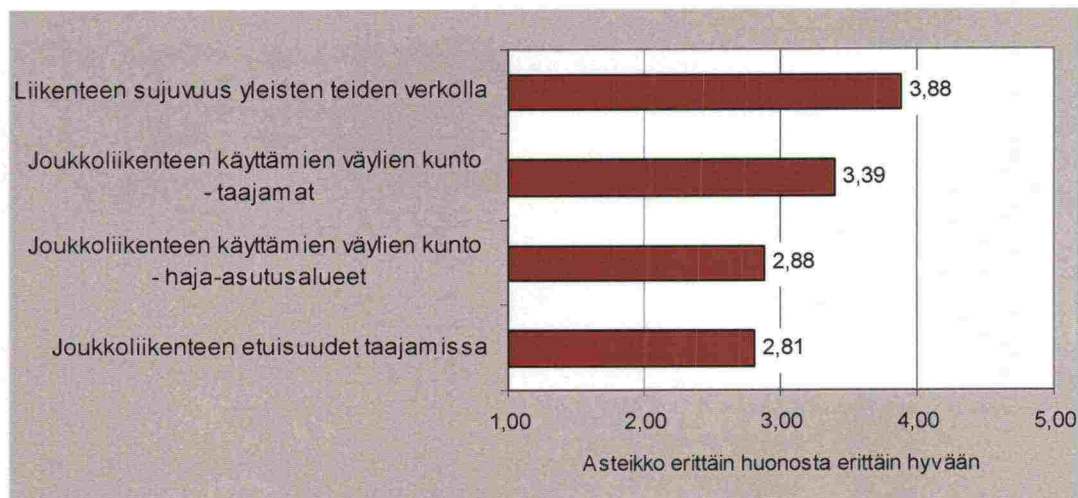
Kuva 2. Tiepiirin nykyinen yhteistoiminta sidosryhmien kanssa



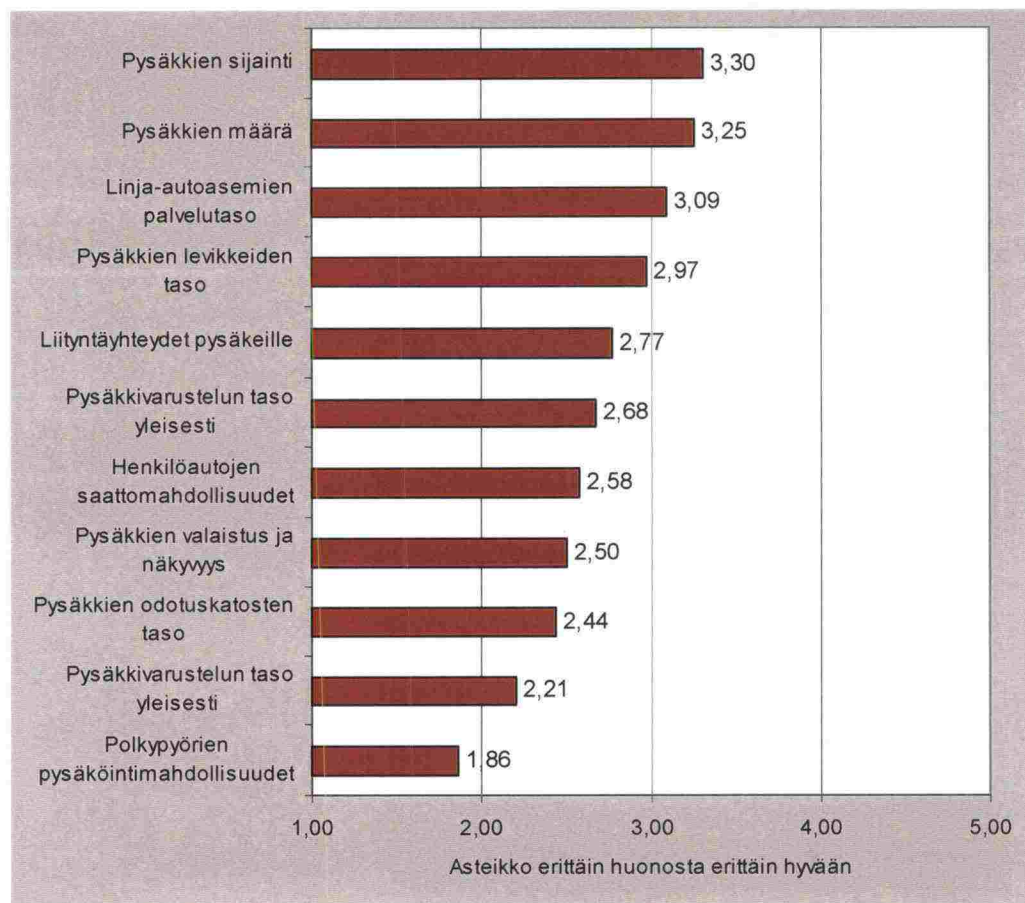
Kuva 3. Pysäkkiolosuhteet kesällä



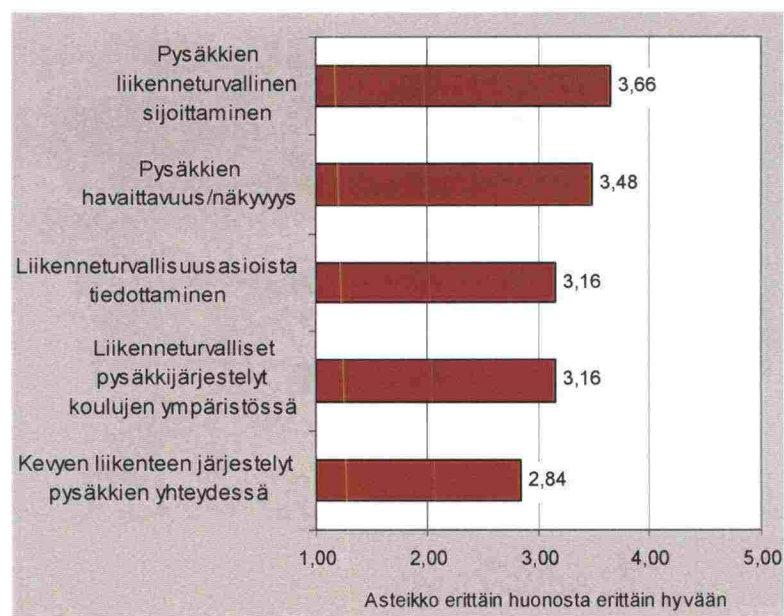
Kuva 4. Talvihoidon nykytila



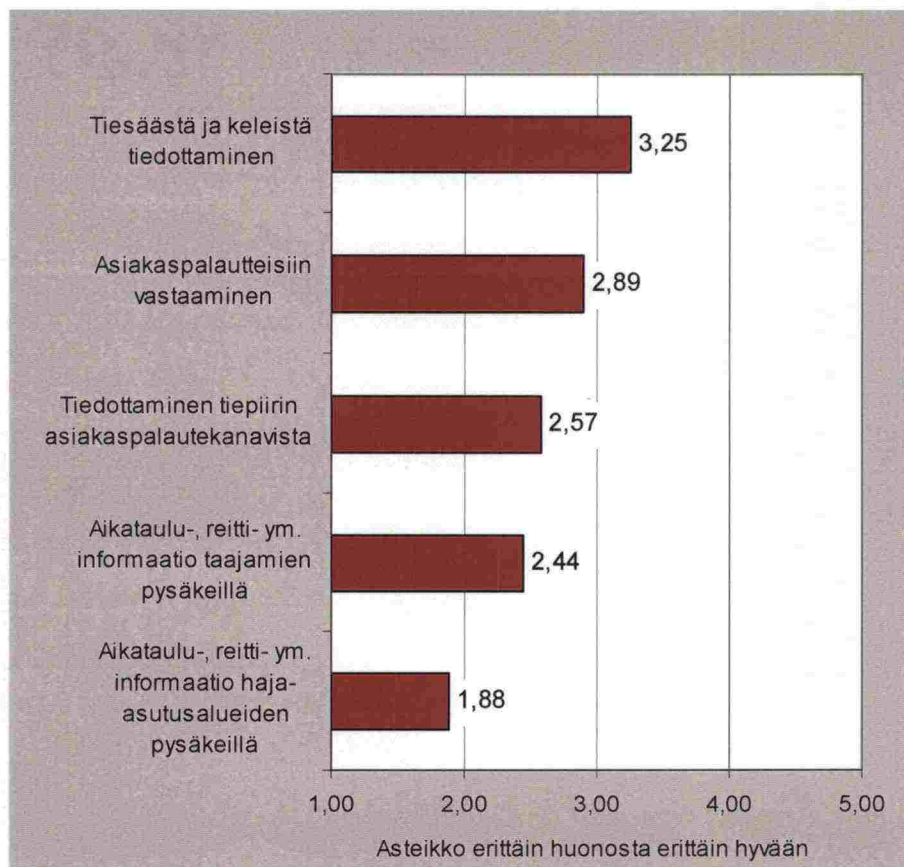
Kuva 5. Fyysiseen toimintaympäristöön liittyvät asiat



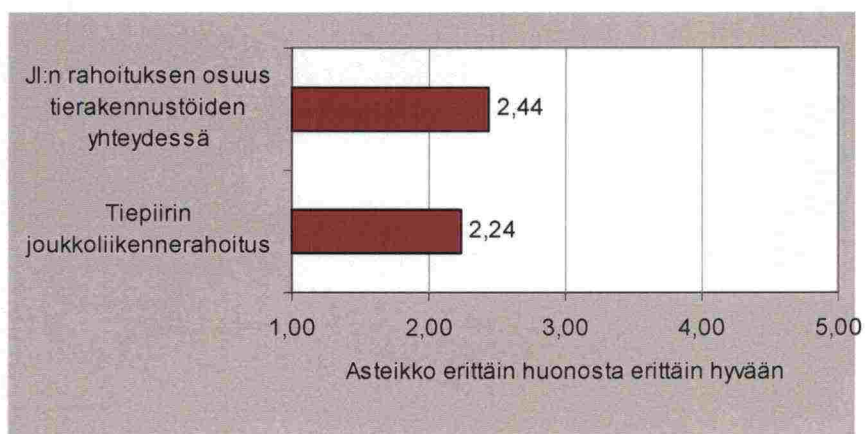
Kuva 6. Linja-autopysäkkeihin liittyvät asiat



Kuva 7. Liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat

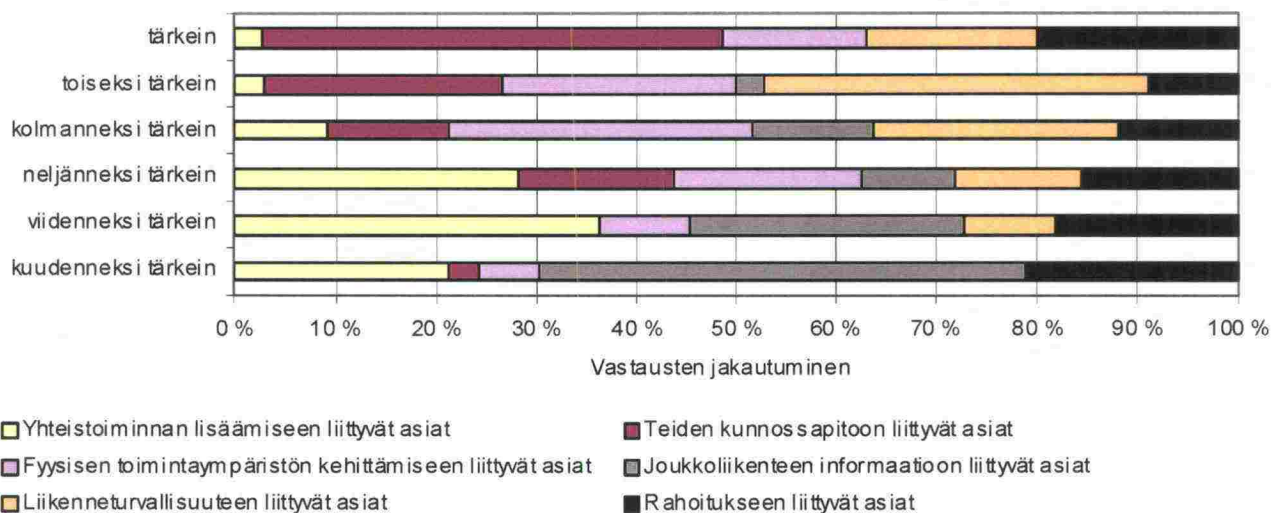


Kuva 8. Informaatioon liittyvät asiat



Kuva 9. Nykyiseen rahoitukseen liittyvät asiat

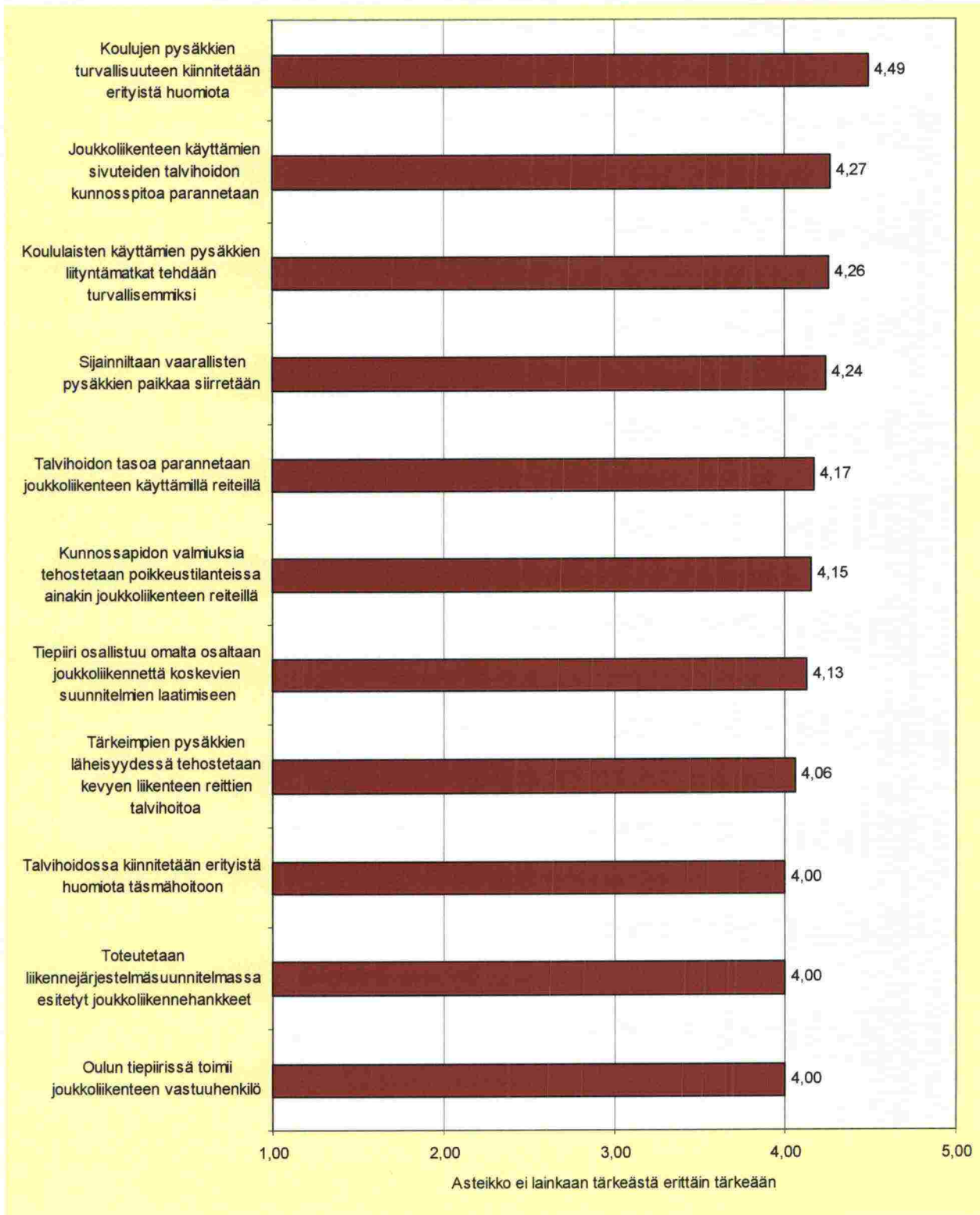
Mielipiteet toiminnan kehittämisestä



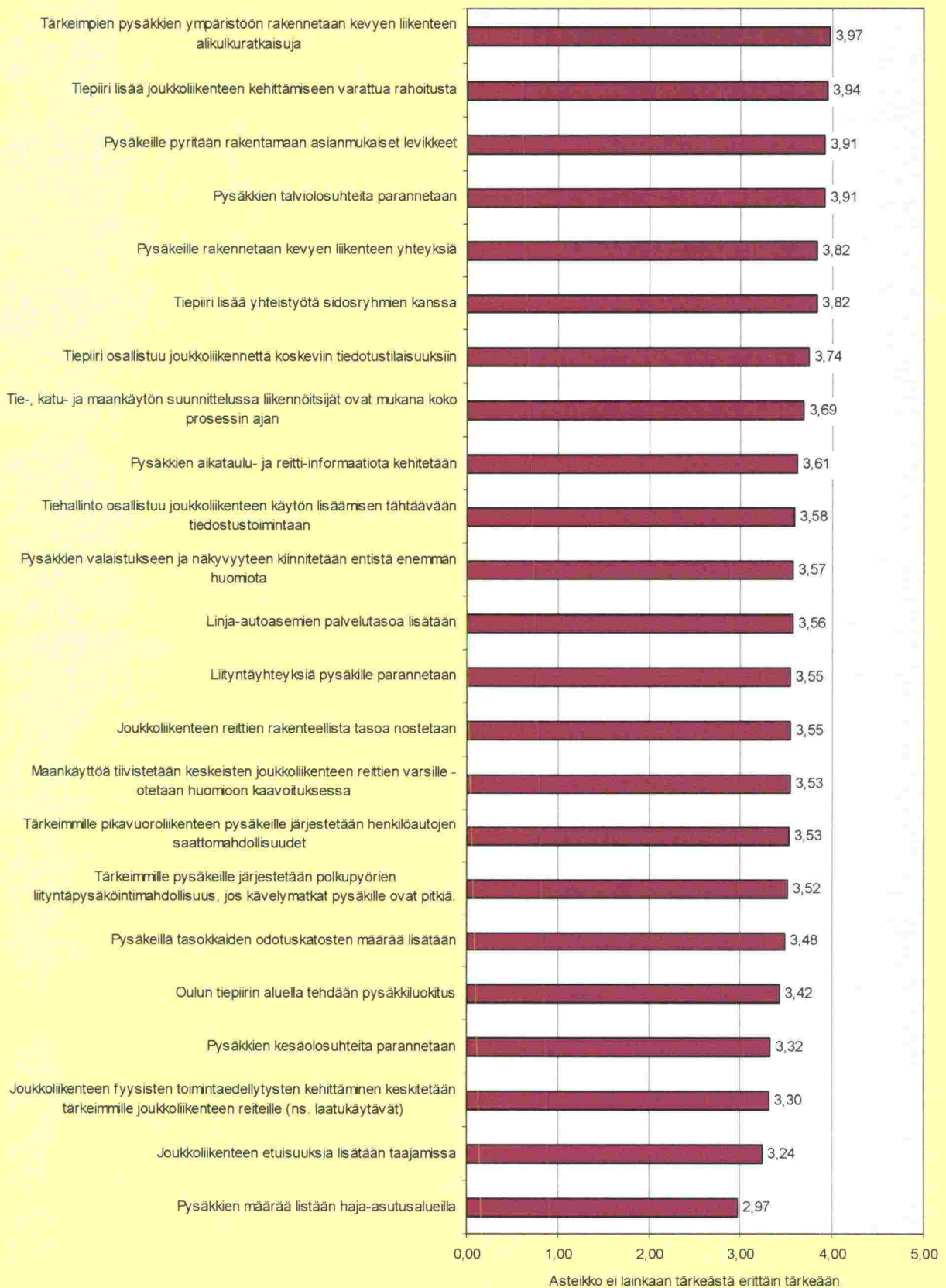
Kuva 10. Vastausten jakautuminen toimenpideryhmien tärkeysjärjestystä kysyttäessä

Toimenpideryhmien tärkeysjärjestys (suluissa annettujen sijalukujen keskiarvo, sijaluvut 1-6)

- Teiden kunnossapitoon liittyvät asiat (2,06)
- Liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat (2,56)
- Fyysisen toimintaympäristön kehittämiseen liittyvät asiat (3,00)
- Rahoitukseen liittyvät asiat (3,76)
- Yhteistoiminnan lisäämiseen liittyvät asiat (4,55)
- Joukkoliikenteen informaatioon liittyvät asiat (5,06)



Kuva 11. Arviot annettujen toimenpidevaihtoehtojen tärkeydestä (1/2)



Kuva 12. Arviot annettujen toimenpidevaihtoehtojen tärkeydestä (2/2)

Joukkoliikenteen kannalta ongelmallisia paikkoja

Paikka	Kunta	Ongelma
Jokelantie	Haukipudas	Ei riittävästi pysäkeitä
Kirkonkylä	Haukipudas	Ohitustien käyttö kaukoliikenteessä
Mt848 haukiputaan ja Kiimingin raja	Haukipudas	Tarvitaan kääntöpaikka linja-autoille
Rannantie	Haukipudas	Kapea tie, ei pyörätietä, ei levikkeitä
Piriläntie - Kempeleentie	Kempele	Piriläntieltä vasemmalle kääntyminen
Veneojan tie	Kestilä	Myöhäinen auraus, hiekoitus. Polanteen poisto. Kesäkunnossapito olema- ton. Yleinen kunto.
Oijärventien ja 4-tien risteys	Kuivaniemi	Näkyvyys huono Kemin suuntaan, Oulun suunnan pysäkillä oleva linja- auto peittää näkyvyyden Oulun suuntaan
Taajama	Kuusamo	Ei ole saatu "palvelulinjalle" pysäkin merkkejä!!
Haaransilta	Liminka	Pysäkitä bussin hankala lähteä liikkeelle liikenteen ollessa kova
Esson risteys	Nivala	Liikenneturvallisuuden puute
Oulainen-merijärvi	Oulainen	Vr-linja-auto-/taksisyhteys kuntoon
Haukiputaantie	Oulu	La-pysäkki Herukantien liittymään
Isokatu/anttila	Oulu	Ruuhkainen
Keskikaupunki	Oulu	Ruuhkautunut liikenne
Oulunlahti	Oulu	Kunnon vaihtopysäkki lentoasemabusseille
Tuira-toppila	Oulu	Koukeroiseksi vedetty reitti
Aittokylä jyrkkä mäki	Puolanka	Jääkeleillä hiekoitukset puutteellisia ja paikoin puuttuneet kokonaan, täs- mähoito epäonnistunut
Yläaste kohta	Reisjärvi	Pysäkki tai joku levike vanhemmat jättävät koululaisia päivittäin tielle, jol- loin liikenne puuroutuu
Näljänkä -> Kurkikylä	Suomussalmi	Surkea talvikunnossapito
Puolanka- Suomussalmi kunnan raja -> Näljänkä	Suomussalmi	Surkea talvikunnossapito
Asutusalueen koulu	Taivalkoski	Kapea tie ja vilkaskin, tienylitys koululaisilla aina, ei suojatietä ei mitään.
Peruskoulujen pysäkki	Taivalkoski	Liikaa autoja pienellä alueella
Pelson vankila- kylmä	Vaala/muhos	Talvikunnossapito, muutenkin tien kunto, tiemestarin asenne, pompotel- laan tiemestari toiselle (Kajaani/Muhos)
Vihanti-raahe	Vihanti	Vr-linja-auto-/taksisyhteys kuntoon
Otanmäen koulu	Vuolijoki	Koululle johtavan tien liukkaus
Koululaisten "purku ja lastaus"	Ylikiminki	Pysäkki ahdas, ilman koroketta
Kantatie 63	Ylivieska	Yka-keskusta -> Sievin suunta
Vt 27	Ylivieska	Raudasmäen-Huhmarin alue
Vt 27	Ylivieska	Ojakylän alue
Temmestie		Yleinen kunto

**Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja turvallisuutta
parantavat toimenpiteet**

Kyselyssä pyydettiin mielipiteitä siihen, mitä Oulun tiepiirin alueella tulisi teh-
dä joukkoliikenteen toimintaedellytysten, kilpailukyvyn ja turvallisuuden
parantamiseksi. Esille tuli monia yleisiä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin
vaikuttavia asioita, jotka koskettavat joukkoliikenteen parissa toimivia muita
tahoja tai kaikkia tahoja yhdessä. Kunnossapito ja pysäkkeihin liittyvät pa-
rantamistarpeet toistuivat vapaasti kirjatuihin mielipiteisiin.

**Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavat toimenpiteet – vasta-
uksissa esille tulleita asioita aihepiireittäin**

Teiden kunnossapitoon liittyvät asiat	<ul style="list-style-type: none"> haja-asutusalueiden linja-autoreittien kohtalainen hoito talvihoidon tason nostaminen hoidon tehostaminen joukkoliikennreiteillä liukkauden torjunta haja-asutusalueilla ja taajamissa kesällä sivuteiden koloisuuden torjunta talvella taajamien pysäkkien puhdistus pysäkkien talvikunnossapidon parantaminen kaikki P-paikat pidettävä auki myös talvella sorateiden höyläys sula-aikana sivuteiden lumenauraus ja hiekoitus riittävän ajoissa vesakoiden raivaus turhan suolauksen vähentäminen alempiluokkaisen teiden routa- ym. vaurioiden ja pintarikkoontumisten korjaus kaikkien linja-autojen liikennöivien teiden kartoitus alempien tason tiestön kunnossapidon parantaminen
Liikenne- turvallisuuteen liittyvät asiat	<ul style="list-style-type: none"> turvalliset pysäkkipaikat koululaispysäkit turvallisiksi teiden kaarteissa ja muissa vaarallisissa paikoissa sijaitsevien pysäkkien siirtäminen T-risteysten varoitusmerkkejä lisää
Fyysisen toimintaympäristön kehittämiseen liittyvät asiat	<ul style="list-style-type: none"> linja-autoille omia kaistoja joukkoliikenteen etuisuudet taajamissa taajamissa joukkoliikenteen sujuvoittaminen joukkoliikennekaistoja joukkoliikennettä suosivia valoratkaisuja pysäkkien laatuluokitus matkustajamäärien mukaan pysäkkien nimeäminen ja numerointi runko- ja asuntoalueilla turvalliset pysäkkipaikat pysäkkiolosuhteiden parantaminen pysäkkikatoksia lisää pysäkkivarustelun parantaminen liityntäpysäkeille asianmukainen varustus pysäkkikatoksia Haukiputaantien varteen linja-autopysäkeille johtavien kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen Kellon Kiviniementien ja Haukiputaantien risteykseen liikenneympyrä valaistus kaikille joukkoliikennereiteille tuonti- ja hakuliikenteen huomiointi pysäkeillä pyörätieverkossa olevien katkosten poistaminen katoksia tärkeimmille pysäkeille liittymien rakentaminen kevyen liikenteen väyliltä ja alikulkutunneleista pysäkeille pysäkkien rakentaminen yleisten teiden varsille riittävän syvä terminaalien palvelutason parantaminen vilkkaimmille pysäkeille lisää tilaa (tilaa esim. kahdelle autolle) pysäkit korokkeellisiksi riittävä kevyen liikenteen verkosto tai piennaralueet asutuksen ja liikennetiheyden mukaan
Yhteistoiminnan lisäämiseen liittyvät asiat	<ul style="list-style-type: none"> parempi tiedotus palautekanavista, esim. tieto mistä saa apua erikoistilanteissa yhteistoiminta kuuleminen (suhtautuminen vakavasti tulleisiin esityksiin) infot
Joukkoliikenteen informaatioon liittyvät asiat	<ul style="list-style-type: none"> informaation kehittäminen parempi tiedotus palautekanavista, esim. tieto mistä saa apua erikoistilanteissa informaatiota koululaisille tieliikenteestä pysäkkien aikatauluinformaatiosta huolehtiminen, kartat, kaupunkialueella myös kaukoliinjojen aikataulut käyttämilleen pysäkeille selkeä hyvä reittien suunnittelu ja aikataulutus

Poimintoja vastauksista:

- Bussien rakennemuutokset -> matalakynnys, lippujen hinnat alemmalle tasolle, linja-autoille omia kaistoja lisää, selvitys liikuntarajoitteisten käyttömahdollisuus julkisiin reitteihin -> bussiennät tiettynä päivänä tiettynä aikana kaupunginosa-kaupunki
- Haja-asutusalueilla vain vähän linjavuoroja ja siellä missä vielä ajetaan, ainakin niiden reittien kohtalainen kunnossapito. Turvalliset pysäkkipaikat. Paremmiin tiedottaa palautekanavista ja mistä esim. Apua erikoistilanteissa
- Haukiputaantien varren pysäkit Keiskasta lähtien katoksellisiksi, Kellon Kiviniementien ja Haukiputaantien risteykseen liikenneympyrä, valaistus kaikille jl-reiteille, liittymäpysäkeille asianmukainen varustus, pyörätieverkossa olevien katkosten poistaminen
- Joukkoliikenteen etuisuudet taajamissa, la-pysäkkien varustetason ja talvikunnossapidon parantaminen, kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen la-pysäkeille
- Kaikki p-paikat on pidettävä auki myös talvella. Talviolosuhteissa ajoradoille pysähtyneet ja pysäköidyt ajoneuvot ovat hirvittävän vaarallisia. Kuhmolaisilla vielä muistissa Koston musonnettomuus.
- Koulujen aloitusaikojen porrastaminen, lisää valtion tukea linja-autoliikenteelle, talvikunnossapidon tasoa nostettava, aikataulujen yhteensovittaminen/jatkomahtodollisuus, kuntien linja-autoasemien palvelutasoa nostettava
- Kunnossapidon tehostaminen jl-reiteillä, taajamissa joukkoliikenteen sujuvoittaminen, pysäkkiolosuhteiden parantaminen, terminaalien tasoa ja palvelutasoa parannetaan, informaation kehittäminen
- Liikenneyhteyksien parantaminen siten, että valtio tukee enemmän
- Liukkauden torjunta haja-asutusalueella ja taajamissa, sivuteillä kesällä koloisuudentorjunta, talvella taajamien pysäkkien puhdistus, informaatiota koululaisille tieliikenteestä
- Pikalinjat vain yhteyksien liittymiin esim. Juna-linja-auto-laiva-lentokone reitille, keräilyliikenne aamuksi-päiväksi-(illaksi)
- Pitää saada helpommin tieto jatkoyhteyksistä jos matkustaa vähän kauemmaksi (100-200 km), selvät syöttöyhteydet lähellä liikennöiviin pikavuoroihin
- Pysäkkien laatuluokitus matkustajamäärien mukaisessa järjestyksessä, pysäkkien nimeäminen ja numerointi runko- ja asutusalueilla, pysäkkivalaistuksesta huolehtiminen, aikatauluinfosta huolehtiminen, kartat, kaupunkialueella myös kaukoliikenne mukana niillä pysäkeillä jossa pysähtyvät
- Pysäkkien varustelun parantaminen, katoksien rakentaminen tärkeimmille pysäkeille, pysäkkien rakentaminen yleisten teiden varsille riittävän syvä, teiden kaarteissa ja muualla liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisissa paikoissa olevien pysäkkien nopea siirtäminen, vilkkaimpien pysäkkien linja-autojen tilan lisääminen esim 2 autoa, pysäkit korokkeellisiksi, liittymien rakentaminen kevyen liikenteen väyliltä sekä alikulkutunneleihin
- Pysäkkikatoksia lisää, pysäkkivarustelua parannettava, joukkoliikennekaistoja, joukkoliikennettä suosivia valoratkaisuja, pysäkeille tuonti- ja hakuliikenteen huomiointi
- Selkeä ja hyvä reittisuunnitelma/aikataulutus, joukkoliikenteelle tiettyjä etuoikeuksia liikenteessä, perusjoukkoliikenneverkko maahan, riittävä kevyenliikenteen verkosto/piennaralueet asutuksen/liikennetiheyden mukaan
- Sorateiden höyläys sula-aikana, sivuteiden lumenauraus ja hiekoitus riittävän ajoissa, vesakoiden raivaus, turhaa suolausta voisi vähentää, t-risteysten varoitusmerkkejä voisi lisätä
- Talvikunnossapidon parantaminen, myös alempiluokkaisten teiden routa ym pullistumien ja pintarikkoontumisten korjaus, kartoittaa kaikki tiet, millä bussit liikennöivät
- Talvikunnossapito, Oulun la-aseman laiturien päälle katos
- Valtion tukea lisää, puuttuvia kuntien välisiä yhteyksiä perustettava, koululaispysäkit turvalliseksi, alemman tason tiestön kunnossapidon parantaminen
- Varmistettava riittävä rahoitus huonosti kannattaville reiteille, joukkoliikenteen suunnittelu tarpeita vastaavaksi ja joustavaksi, pysäkkien laadun parantaminen, informaation tehostaminen, kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Yhteistoiminta, kunnossapito, kuuleminen ja suhtautuminen esityksiin vakavasti, infot
- Huomioon otettavia ja kehitettäviä asioita ovat mm. Joukkoliikennepysäkkien toimivuus, kunnossapito (erityisesti talvisin), pysäkkien varustelu ja rakenteet sekä joukkoliikenneinformaatio ja liikenneturvallisuusasiat

Tavat lisätä yhteistyötä tiepiirin kanssa

Kysymystä pohtineet kaupunkien ja kuntien edustajat ehdottivat paitsi henkilökohtaisen kontaktin kautta syntyvää vuoropuhelua myös yhteisiä seminaareja. Yhtenä esimerkkinä mainittiin mm., että Kainuun "isot" kunnat (Kuhmo, Suomussalmi ym.) voisivat kokoontua tiepiirin kanssa yhdessä seminaariin.

Liikennöitsijöiden vastauksissa painotus oli kahdessa asiassa. Joukkoliikennevastaavan kanssa voisi tarkkaan rajatuissa kysymyksissä olla henkilökohtaisesti yhteydessä ja joukkoliikennevastaava voisi pistäytyä aika ajoin myös Linja-autoliiton osastokokouksissa.

Koululaisten poimiminen kyytiin - liittymistä vai pysäkeiltä?

Kyselyn yhtenä vapaasti vastattavana kysymyksenä oli, että voitaisiinko lapsia ottaa koulukuljetusten kyytiin vain pysäkeiltä vai voitaisiinko kyytiläisiä poimia myös liittymien yhteydestä. Mielenpiteelle pyydettiin myös perusteluja.

Mielipiteiden liittymistä poimimisen suhteen tulkittiin karkeasti yleistäen olevan joko puolesta, vastaan tai ehkä -vastauksia. Vastaajista n. 43 % voidaan tulkita olleen liittymistä kyytiin ottamisen vastaisia. Saman verran eli 43 % vastaajista ilmaisi poimimisen liittymistä olevan oikeutettua tietyin reunaehdoin (voi ottaa, jos pysäkkejä ei ole tai ne ovat harvassa/voi ottaa, jos on turvallista) ja 14 % oli selkeimmin liittymistä kyytiin ottamisen puolesta.

Vastaajat, jotka olivat sitä mieltä, että lapsia tulisi ottaa kyytiin vain pysäkeiltä painottivat perusteluissaan turvallisuusnäkökohtia. Pysäkiltä poimiminen on turvallisempaa kaikkien osapuolten (odottava lapsi, pysähtyvä linja-auto, muu liikenne) kannalta. Toisaalta pysäkillä tulisi olla kevyen liikenteen yhteys, sillä kulku pysäkilläkin on joskus vaarallinen. Haja-asutusalueiden sivuteillä ei ole välttämättä linja-autopysäkkejä lainkaan, jolloin joskus on vain pakko pysähtyä ottamaan lapset kyytiin paikoin vaarallisista kohdista. Ehkä -vastaajat pitivät muualta kuin pysäkiltä kyytiin poimimista sopivana erilaisin reunaehdoin eli esim. silloin kun paikka on turvallinen. Osa vastaajista oli määritellyt kyytiin ottamisen muualta kuin pysäkiltä sopivaksi haja-asutusalueilla ja alempiasteisten teiden varsilta.

Poimintoja perusteluista:

- Turvallisin lapsien kannalta, jos opetetaan kulkemaan määräpysäkillä - kotiristeys tai sen läheltä vaarallinen, eivät malta seurata liikennettä. Autoilijatkin reagoivat paremmin selvästi erottuviin pysäkeihin
- Tavoitteenani on että saadaan aikaan kattava pysäkkijärjestelmä koko kuntaan, sillä siinä suhteessa puutteita on enää vähän jäljellä
- Lasten turvallisempi odottaa ja linja-auton turvallisempi pysähtyä pysäkillä.
- Koululaisten kyytiin ottaminen liittymistä vaarantaa liikenneturvallisuutta. Näkemät ovat varsinkin talvella paikoin huonoja.
- Turvallisuus
- Lapset voivat kyllä kävellä pysäkillä asti
- Vain pysäkiltä ja sinne on oltava erillinen kevyen liikenteen yhteys
- Pimeällä liittymät ei välttämättä turvallisista, samalla kevyenliikenteen väyliä olisi lisättävä

- Pysäkkimerkit on vain opastavia merkkejä mutta ne auttavat liikenneturvallisuutta. Muu liikenne voi ennakoida paremmin bussin pysähtymisen
- Haja-asutusalueilla sivuteillä ei ole la-pysäkeitä ollenkaan, joten pakko pysähtyä ottamaan lapset kyytiin paikoin erittäin vaarallisista paikoista
- Liittymistä ja muista vastaavista paikoista kyytiin ottaminen vaarantaa muun liikenteen turvallisuutta
- Liikenneturvallisuuden niin salliessa voi poimia. Peruspysäkkiverkosto tärkeä asutuksen rakenteesta riippuen. Kohtuullisen palvelun järjestäminen
- Riippuu ko. tien liikenteen vilkkaudesta, eli onko tällainen pysähdys turvallinen
- Turvallisesta paikasta
- Kyllä, mikäli turvallisuuskohdat eivät ole esteenä. Kuljetuksiin tulee jo 6 - vuotiaita, joten olisi suotavaa, että lapset pääsisivät autoon jopa kodin kohdalta
- Kyllä, jos on turvallista. Pysäkillä siirtyminen voi aiheuttaa vaaratilanteen.
- Mikäli poimintapaikka on todettu riittävän turvalliseksi. Ei liene kovin suuri ongelma oppilaille kävellä pysäkillä koska pysäkkiverkko on aika tiheä. Pysäkkien vetovoimaa voi lisätä katoksilla jne.
- Pääsääntöisesti pysäkeiltä, painavista liikenneturvallisuussyistä maaseudulla esim. Liittymien yhteydestä
- Pääsääntöisesti vain pysäkiltä. Vähäliikenteisillä teillä, jos tarve ei ole pysyvää, voitaisiin ottaa myös muualta pysäkiltä
- Liittymien kohdalta on usein turvallisinta ottaa kyytiin koska tiet ovat kapeat eikä jakakäytäviä ole läheskään joka torpan kohdalla, eikä kyllä pysäkkejäkään. Eikä voi ollakaan.
- Haja-asutusalueilla pysäkit joskus väärissä paikoissa ja liian etäällä toisistaan, inhimillisten syiden takia joskus pakko ottaa muualtakin
- On pakko käyttää myös liittymiä, koska pysäkkejä on harvassa
- Mikäli liittymään rakennetaan korotettu pysäkkikatos ja kulku niin, ettei tarvitse kulkea piennarta / tien yli

PILOTTIALUE

Pilottialuetarkastelun tavoitteet ja menetelmät

Pilottialuetarkastelun tavoitteena oli selvittää yksityiskohtaisemmin joukkoliikenteen toimintaolosuhteita ja tarpeita erilaisissa olosuhteissa. Tarkastelulla haluttiin saada tietoa em. asioiden arviointiin koko tiepiirin yleisten teiden verkolla.

Pilottialueella tarkoitetaan:

- ♦ Joukkoliikenteen käyttämiä tieyhteyksiä Kajaanista Kuhmoon Nuasjärven sekä Iso-Kiimasan ja Ontojärven pohjois- ja eteläpuolella
- ♦ Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten toimintaympäristöä Kuhmon kaupungin alueella

Tarkastelussa selvitettiin fyysisen toimintaympäristön kehittämiskohteita:

- ♦ Alemman tieverkon talvihoito
- ♦ Nousijamääriltään tärkeimmät pysäkit välillä Kuhmo-Sotkamo-Kajaani
- ♦ Koulukuljetusten toimintaan liittyvät tärkeät vaihtopysäkit ja kääntöpaikkoina käytetyt pysäköintialueet Kuhmon kaupungin näkökulmasta

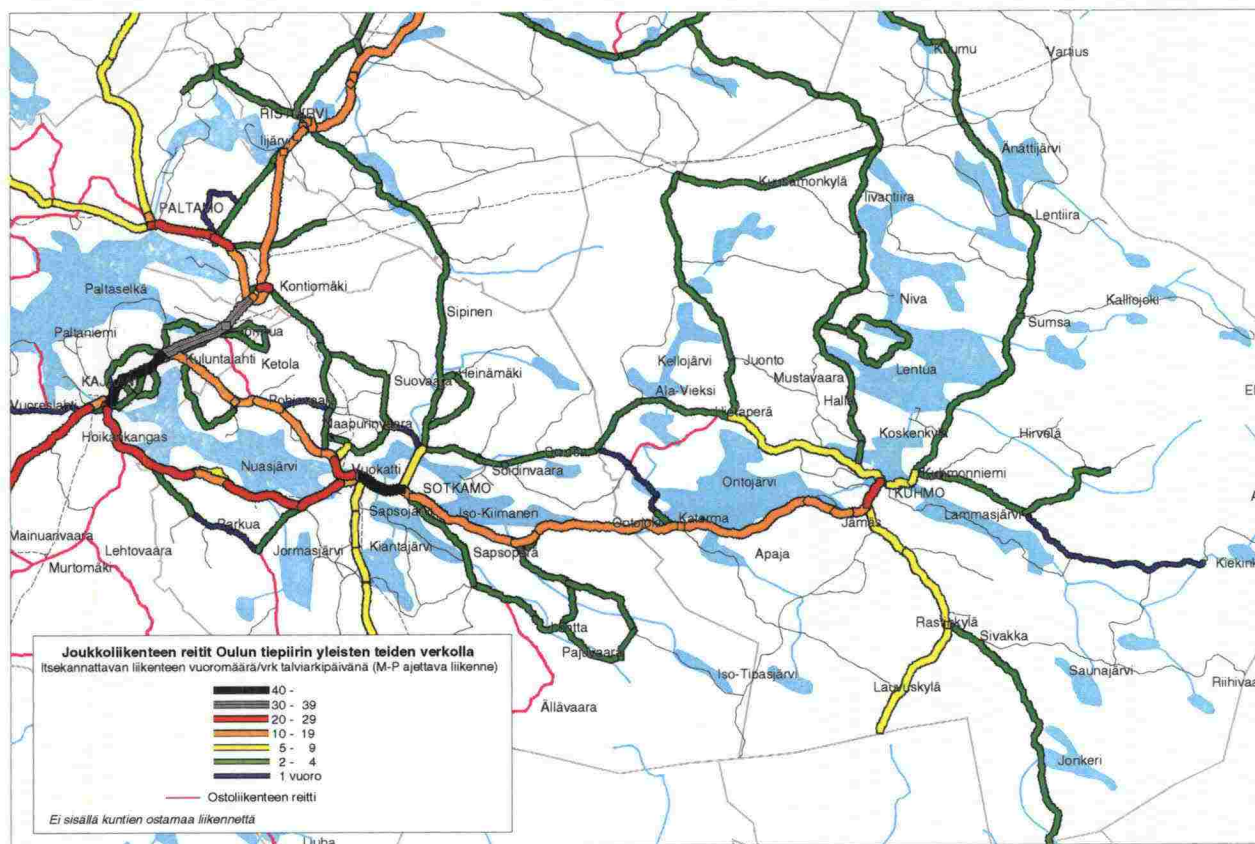
Toimenpideohjelmassa on varattu resursseja pilottialueen kehittämiseen.

Tietojen kerääminen:

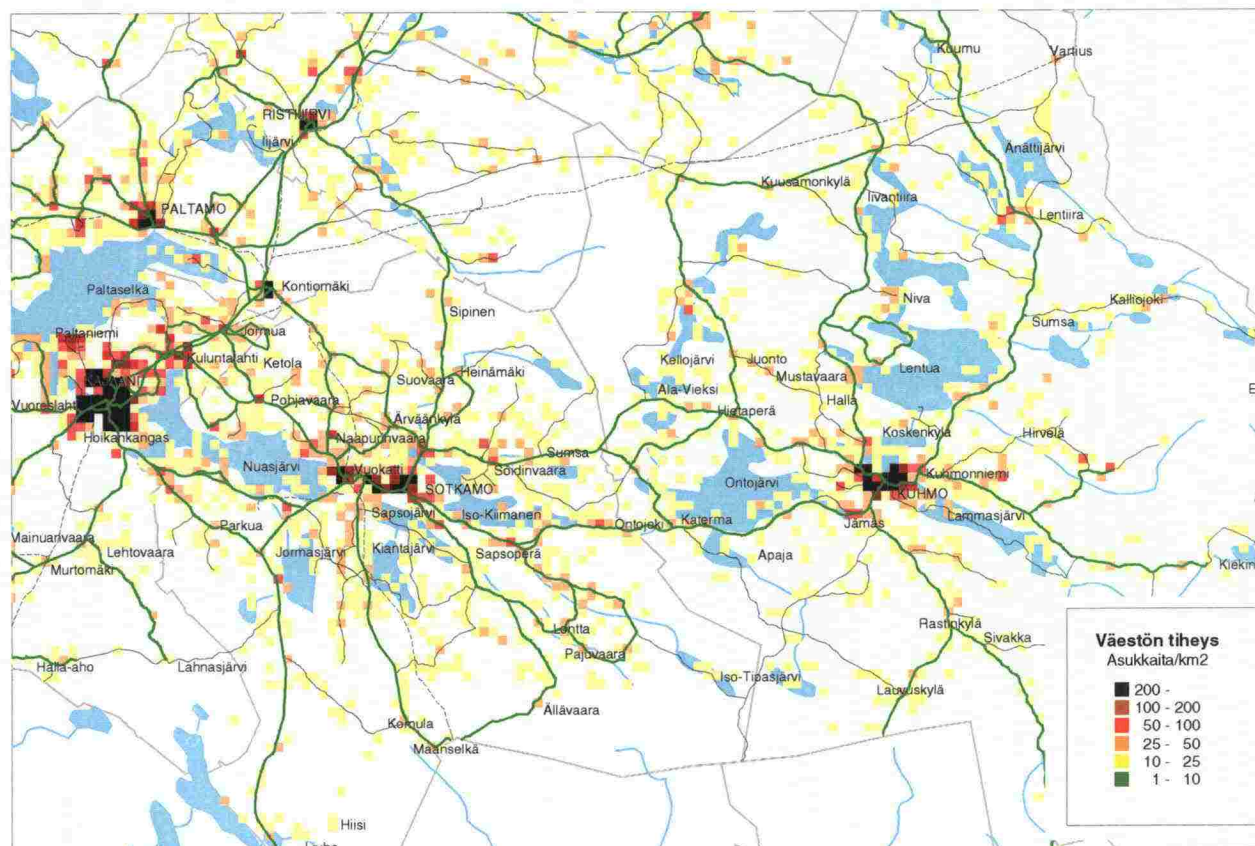
- ♦ Keskustelutilaisuus alueen liikennöitsijöiden ja kuntien edustajien kanssa
- ♦ Kuhmon kunnan edustaja ja liikennöitsijät kokosivat kartalle Kuhmon alueen tärkeitä vaihtopysäkkejä ja kääntöpaikkoja
- ♦ Maastokäynti (tieyhteydet Kajaanista Kuhmoon Nuasjärven, Iso-Kiimasan ja Ontojärven pohjois- ja eteläpuolella), jossa kiinnitettiin huomiota tieolosuhteisiin yleensä, yhteyksiin pysäkeille sekä pysäkkien rakenteisiin ja varusteluun
- ♦ Tierekisteritiedot
- ♦ Liikennöitsijöiltä pyydettiin vilkkaimpien pysäkkien nousijamäärätietoja maastokäynnillä tarkastelluilta osuuksilta (Kajaani-Sotkamo-Kuhmo).

Joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä pilottialueella

Runsainta joukkoliikenteen tarjonta on Kajaanin kaupunkialueella sekä Vuokatin ja Sotkamon välillä, joissa joukkoliikenteen vuoroja arkipäivinä on suuruusluokaltaan n. 30-39 vuoroa/arkipäivä. Kajaanista Sotkamoon ajaa sekä Nuasjärven etelä- että pohjoispuolta n. 10-19 vuoroa arkisin. Sotkamosta Kuhmoon mentäessä vuorotarjontaa on enemmän kantatiellä 76. Kuhmon muu joukkoliikennetarjonta muodostuu kaupungin pohjoisosien ja Kuhmon keskustan välisistä vuoroista, joita on 2-4 vuoroa/arkipäivisin. Lammasjärven suunnasta on myös vakiovuoroisen joukkoliikenteen tarjontaa pari vuoroa arkipäivisin.



Kuva 1. Joukkoliikenteen tarjonta pilottialueella.



Kuva 2. Asutustiheys pilottialueella 1999 (Joukkoliikenteen käyttämät reitit vihreällä).

Kuhmossa kaikille avoimen joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten pääasiallinen kysyntä syntyy koulukuljetuksista kyläkouluille ja Kuhmon keskusta. Kuhmon kaupungin sisäisissä henkilökuljetuksissa on periaatteena, että taksi-liikennettä käytetään syöttöliikenteenä linja-autoliikenteelle eli haja-asutusalueilta on kuljetuksia joukkoliikenteen reiteille. Syöttöliikennettä hoitaa 21 taksia. Yhteensä kaupungin kuljetuksia ajaa 35 taksia päivittäin. Kaupungin kuljetuksia hoitaa lisäksi kolme pientä linja-autoa ja kuusi linja-autovuoroa. Koulun ja sosiaalitoimen kuljetuksia on alettu Kuhmossa yhdistää vuonna 1992. Kaupunki ja liikennöitsijät ovat jo pitkään tehneet hyvää yhteistyötä kuljetusten järjestämisessä.

Vuokatin alueella on runsaasti matkailuun liittyvää liikennettä. Vuodepaikkojen määrä alueella lisääntyy 3500:sta 10 000:een vuoteen 2010 mennessä. Alueen sisällä toivotaan syntyvän kysyntää matkailijoita palvelevan joukkoliikenteen käynnistämiseksi Katinkullan, Urheiluopiston ja rinteiden välillä. Vuokattiin tulevista matkailijoista 40 % käy Kajaanissa. Vuokattibussi liikenei Kajaanin ja Vuokatin välillä.

Matkailuyrityksissä käydään paljon töissä. Aamulla ajetaan työmatkoihin soveltuvaa vuoroa Sotkamosta kolmella autolla. Sotkamon ja Kajaanin välinen työmatkaliikenne tulee entisestään lisääntymään.

Tiestöolosuhteet pilottialueella

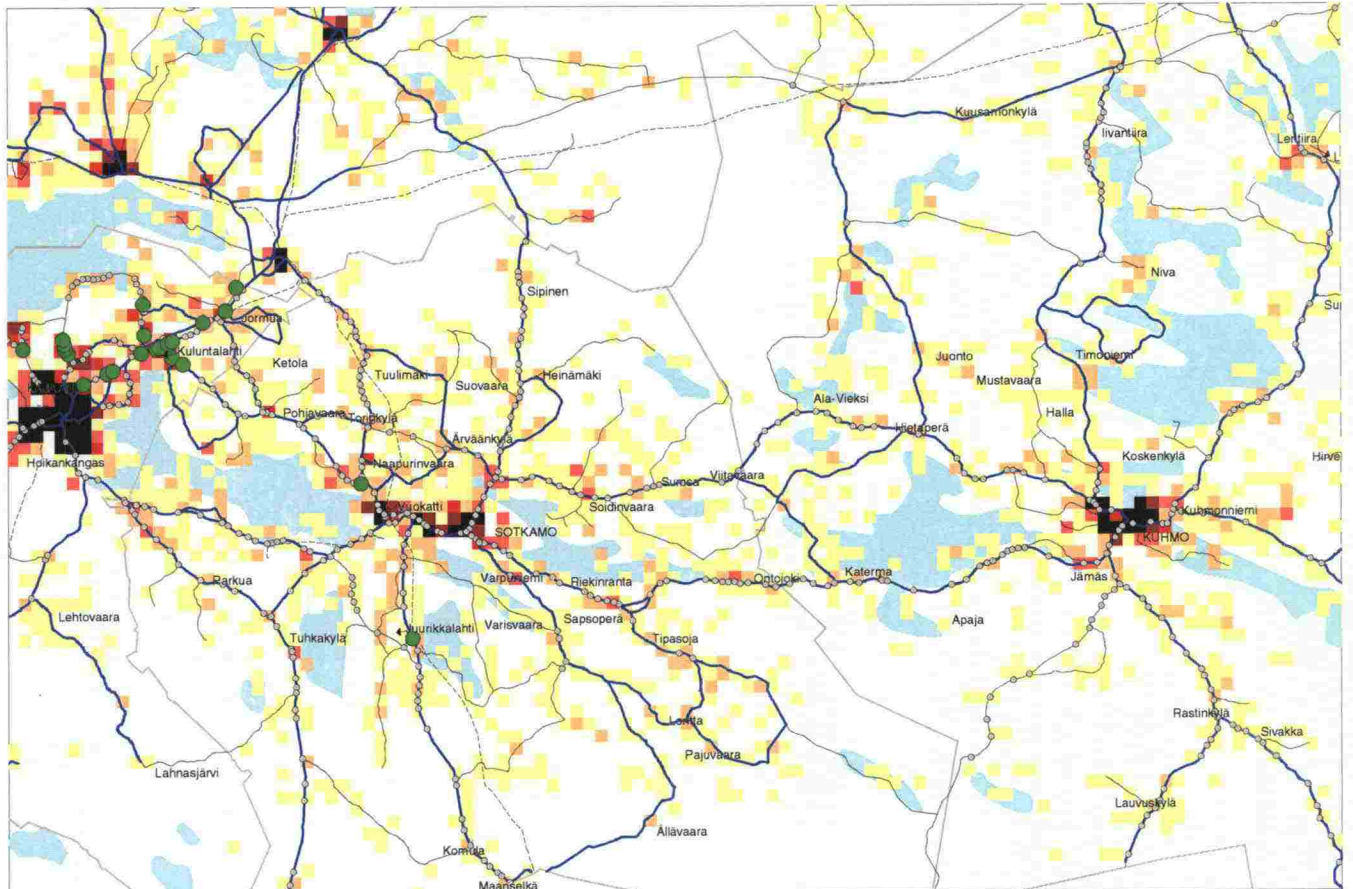
Pilottiyhteyden päätieverkko on hyvässä kunnossa. Linja-autopysäkkien levikkeet ja yhteydet niille olivat olosuhteisiin nähden riittävän tasoisia. Haja-asutusalueilla ja vähäliikenteisillä teillä ei ole joukkoliikenteen kysyntään nähden tarvetta erityisille pysäkeille johtaville kevyen liikenteen yhteyksille. Asutustihentymien (esim. Pohjavaara) kohdalla erilliset kevyen liikenteen yhteyden korvaa leveämpi päällystetty piennar. Ratkaisu sopisi lisäämään liikenneturvallisuutta myös mm. liittymien ja koulujen kohdalla oleville pysäkeille.

Katoksellisia pysäkkejä on Kajaanin lähiympäristössä. Maastokäynnillä tarkastelluilla tieosilla oli katokset Kuluntalahdessa ja Naapurinvaarassa. Vuokatin urheiluopiston pikavuoropysäkillä oli myös katos. Kuhmossa ei ole yhtään pysäkkikatosta. Työmatkaliikenteen näkökulmasta Sotkamon ja Vuokatin alueen tärkeimmät pysäkit voisivat olla paremmin varusteltuja.

Sesonkiaikoina matkailuliikenne lisää liikennemääriä matkailualueella sekä matkailualueen ja Sotkamon sekä Kajaanin välillä. Matkailu ei kuitenkaan aiheuta erityisvaatimuksia Vuokatin alueen yleisten teiden verkolle joukkoliikenteen näkökulmasta. Joukkoliikenteellä hoidettava tilausliikenne/lasketeluliikenne kuten muukin matkailuliikenne käyttänee Vuokattiin saapuaan ja poistuessaan pääteitä. Matkailualueelle johtavat yleiset tiet ovat hoitoluokkaa 1b.

Pysäkkirakenteiden suunnitteluun ja toteutukseen matkailualueella pätevät samat periaatteet kuin muihinkin pysäkkeihin. Alueen sisälle mahdollisesti syntyvä joukkoliikenne, samoin kuin tilausliikenne, käyttää pääpysäkkeinään mitä todennäköisimmin kyseisten kohteiden piha-alueita, jolloin järjestelyjen suunnittelu ja toteutus on kunnan ja yritysten vastuulla.

Käyttäkseen alueen joukkoliikennepalveluja matkailijoiden tulee saada ajantasaista tietoa aikatauluista, reiteistä ja vuorojen käyttämien pysäkkien sijainnista. Parhaiten tietoa potentiaalisille satunnaisille matkustajille saadaan jaettua matkailu- ja majoituskohteissa. Pysäkeiltä saatava tieto varmistaa pysäkillä saapuvan matkailijan olevan oikealla pysäkillä.



Merkkien selityksiä

- Katoksellinen pysäkki
- pysäkki
- joukkoliikenteen reitti

Kuva 3. Pysäkit ja katokselliset pysäkit (taustalla asutustiheys, väestötiedot rakennus- ja huoneistorekisteristä vuodelta 1999).

Pilottialueen ongelmat

Kunnossapito

Pilottialueen joukkoliikenteen pääongelma on alemman tieverkon kunnossapito; vain harva tie on aurattu klo 9:än mennessä. Lumisia ja jäisiä kuukausia on vuodessa käytännössä seitsemän. Hyvän aamun ja tuiskuaamun ero kuljetusaikoihin voi olla puolikin tuntia kunnan reuna-alueelta kuntakeskukseen tultaessa. Talvikunnossapito on uusien urakkasopimusten myötä keskittynyt enenevässä määrin päätieverkolle. Ennen urakkasopimuksiin siirtymistä kunnossapidon taso alemmalla tieverkolla oli kuntien edustajien ja liikennöitsijöiden näkemyksen mukaan parempi.

Joukkoliikenteeseen liittyvät rakenteet ja varusteet

Ongelmia rakennetussa ympäristössä (bussipysäkit, jalankulkuyhteydet jne.) on joissakin vaihtoyhteydskohdissa (esim. Hietaperä) ja joidenkin koulujen kohdilla (esim. Lentiira). Ongelmana saattaa olla turvallisen jättöpaikan löytäminen matkustajille, jotka vaihtavat kulkuneuvoa (taksi/bussi). Ongelmana voi olla myös turvallinen kulku jättö- ja nousupysäkin tai pysäkin ja koulun välillä. Joukkoliikenteen tarpeet ovat unohtuneet tien parannuksen yhteydessä Kontiolahdessa, jossa pysäkkiasia tuli esille vasta tien parantamisen jälkeen.

Osaa kuntarajan läheisyydessä olevista P-alueista käytetään kunnan sisäisen liikenteen kääntöpaikkana. Urakkaperusteisiin tulisi sisällyttää niiden auras.

Haja-asutusalueiden vaihtopysäkeillä tulisi olla leveät pysäkkilevikkeet. Tärkeimmillä vaihtopysäkeillä voisi olla myös odotuskatos. Pysäkkien yhteydessä tulisi olla turvalliset olosuhteet ylittää tie. Taajamissa pysäkkien varustelu voisi olla monipuolisempi. Erityisesti Vuokatissa aikatauluinformaatio olisi tarpeen. Tätä varten voisi olla aikataulutelineitä. Vuokatista lähtee myös paljon työmatkaliikennettä. Työmatkaliikenteen käyttämillä tärkeimmillä pysäkeillä voisi olla valaistus, katos ja kevyen liikenteen yhteys.

Yhteenveto pilottialueen sidosryhmäkeskustelussa esille tulleista kehittämistoimenpiteistä

Kehittämistoimenpide-ehdotukset talvihoidon suhteen:

- talvihoitoluokitusta tai toimenpiteiden ajoitusta tulee tarkistaa joukkoliikenteen käyttämällä alemmalla tieverkolla
 - ainakin kuntakeskusten väliset yhteydet tulee priorisoida nykyistä tasoa korkeammalle
- talvikunnossapitotoimenpiteet (aura + mahdollinen hiekoitus) tulee hoitaa joukkoliikenteen käyttämillä reiteillä klo 7 mennessä

Kehittämistoimenpide-ehdotukset joukkoliikenteeseen liittyvien rakenteiden ja varusteiden suhteen:

- taksi- ja linja-autoliikenteen vaihtopaikoille tulee järjestää leveä pysäkki ja odotuskatos
 - varmistetaan koululaisliikenteen pysäkeiden yhteydessä turvalliset tien ylitysolosuhteet
- liittymissä pientareita tulee leventää tärkeimpien pysäkkien kohdilla tai sitten järjestää erilliset kevyen liikenteen yhteydet
- osa poistuvista P-alueista tulee varata joukkoliikenteen kääntöpaikoiksi
 - urakkaperusteissa tulee määritellä kääntöpaikkojen kunnossapidon taso
- tärkeille pysäkeille tulee varata tasokkaat aikataulutelineet, joihin liikennöitsijät voivat kiinnittää aikataulunsa
 - mitoituksessa tulee ottaa huomioon, että kaikkien liikennöitsijöiden aikataulut mahtuvat telineille

Yhteistyön kehittäminen Tiehallinnon kanssa

Liikennöitsijät toivovat saavansa tietää yhdyshenkilön, johon voi ottaa suoraan yhteyttä joukkoliikenteeseen liittyvissä asioissa. Joukkoliikenteen yhdyshenkilö voisi olla kuntiin säännöllisesti yhteydessä ja mahdollisesti käydä maakuntakierroksella esim. kaksi kertaa vuodessa. Paikallistasolla palaverihin tulee kutsua koolle sekä liikennöitsijöiden että kuntien henkilöt.

Merkittävimmät pysäkit Kajaani-Sotkamo-Kuhmo yhteysvälillä

Seuraavassa taulukossa on lueteltu pilottiyhteytenä tarkastellun yhteyden Kajaanista Sotkamon kautta Kuhmoon merkittävimmät pysäkit.

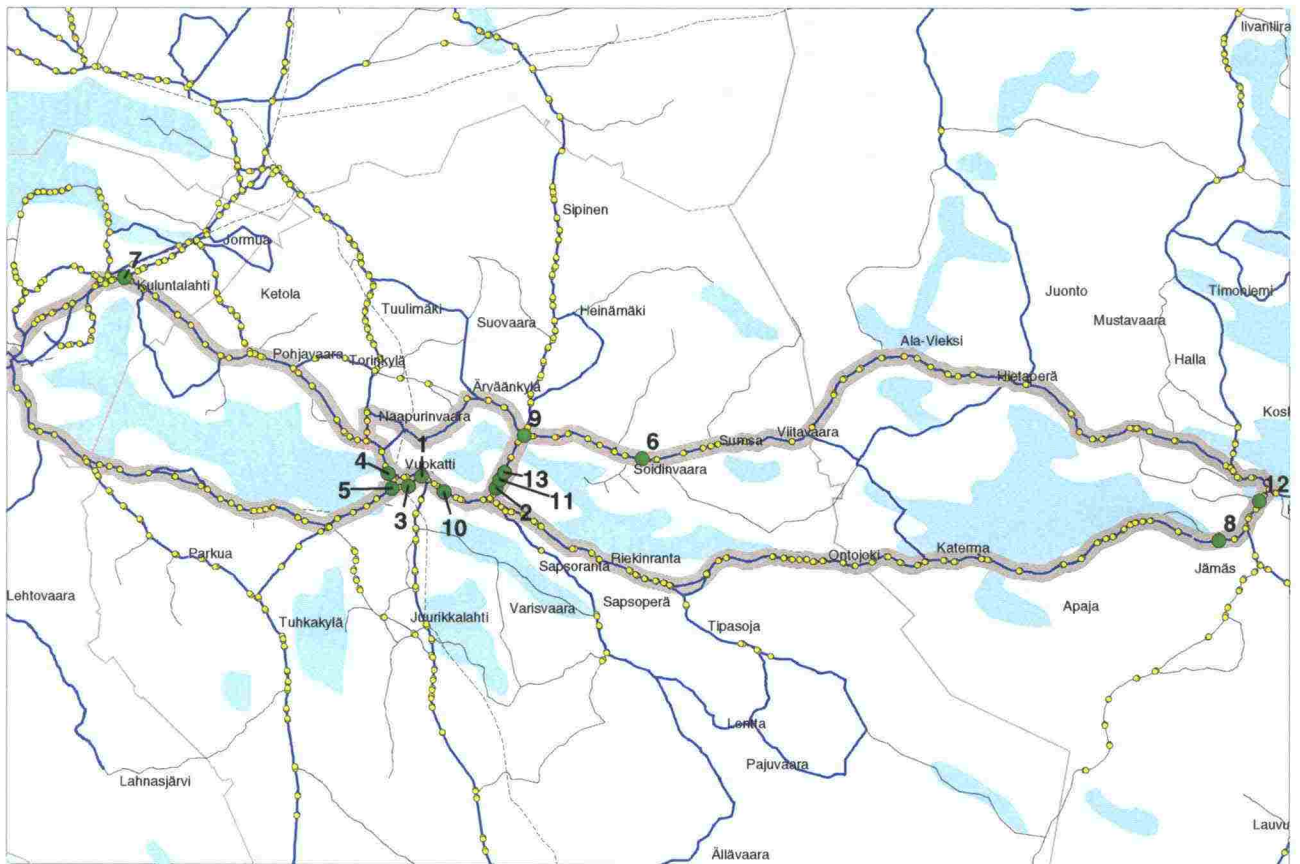
Taulukko 1. Kajaani-Sotkamo-Kuhmo merkit nousijamääriltään vilkkaimmat pysäkit

Pysäkin nimi tai sijainti	Noususuunta	Kartta-tunniste	Nousijamäärä-luokka (nousijaa/vrk)
Tenetin koulun pysäkki	Sotkamoon päin	1	50-
Tiilitörmä	Sotkamoon päin	2	50-
Urheilupuisto	Sotkamoon päin	3	25-50
Katinkulta th	Sotkamoon päin	4	10-25
Katinkulta th	Kajaaniin päin	4	10-25
Suvikkaan risteys	Kajaaniin päin	5	10-25
Urheilupuisto	Kajaaniin päin	3	10-25
Soidinvaara	Sotkamoon päin	6	10-25
Kuluntalahti	Kajaaniin päin	7	10-25
Jämäs th	Kuhmoon päin	8	10-25
Kaitainsalmi	Sotkamoon päin	9	10-25
Leivolan pysäkki	Kajaaniin päin	10	10-25
Makkosenmäki	Sotkamoon päin	11	10-25
Saarikosken th	Kajaaniin päin	12	10-25
Jataniemi th	Sotkamoon päin	13	10-25

Pysäkkien sijainnit on esitetty kuvassa 4.

Kajaanin kaupungissa on myös kohde, jossa Tiehallinto ja kaupunki käyvät parhaillaan neuvotteluja siitä, miten mainoskatosten kanssa menetellään tien muututtua yleiseksi tieksi. Katoksista viisi on mainosliikkeen omistamia ja yksi kaupungin omistama. Samalla mietitään mainonnan periaatteita yleisesti. Tiehallinnossa on käynnissä myös valtakunnallinen ohjetyö mainosasioista.

Sotkamontien yleiseksi tieksi muuttuneella osuudella on kolme pysäkkiparia, joilla on mainoskatokset: Palokankaan pysäkki, keskussairaalan pysäkki ja Kasarminkadun risteys. Pysäkkipareista vilkkain on Palokankaan asutusalueen liittymässä oleva pysäkkipari.

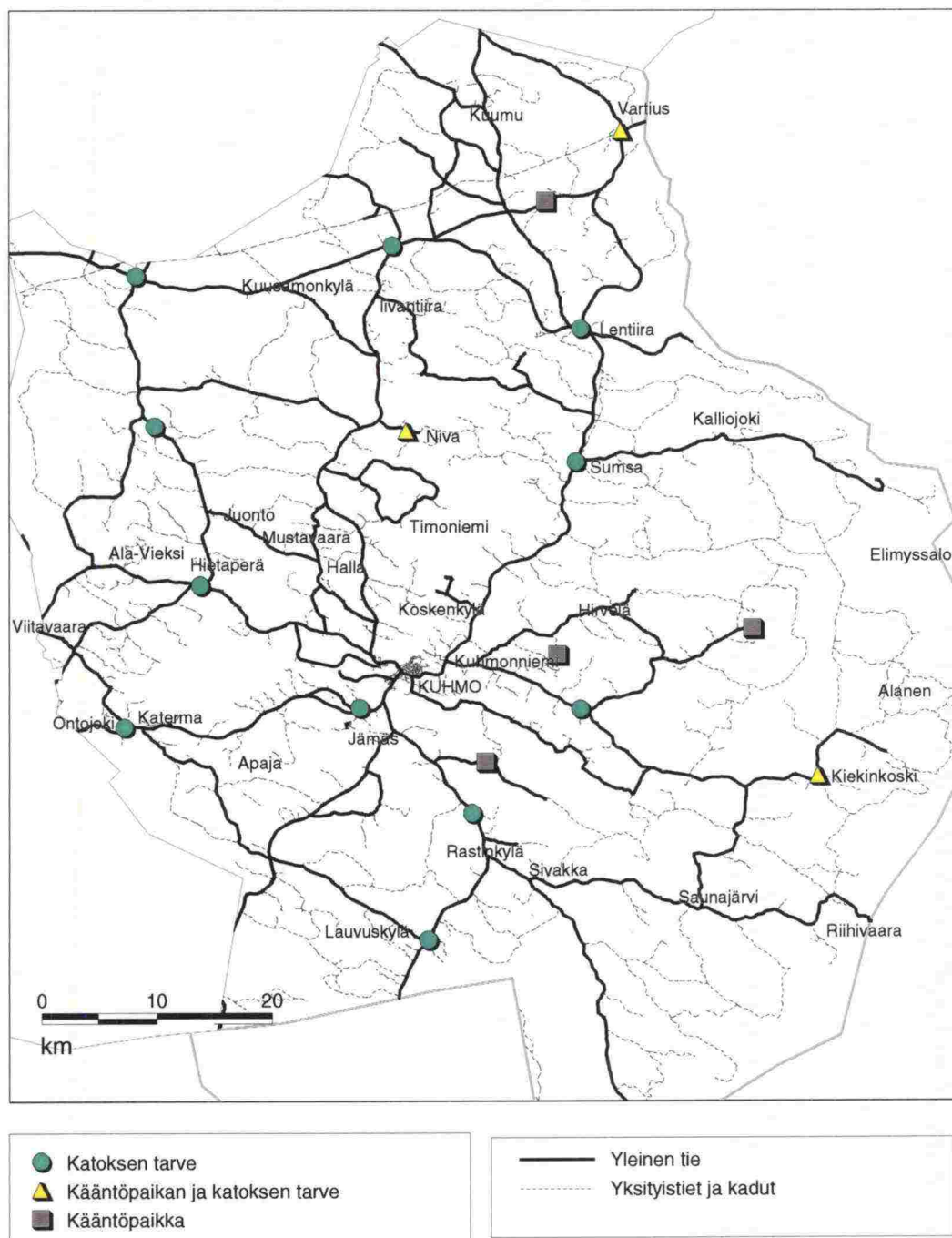


Merkkien selityksiä

- Joukkoliikenteen reitti
- Tieosuudet, joiden käytetyimmistä pysäkeistä pyydettiin nousijamäärätietoja
- Pysäkki
- Nousijamäärältään merkittävä pysäkki

Kuva 4. Pilottialueen nousijamäärältään tärkeimpiä pysäkkejä.

Kehittämistarpeet Kuhmon näkökulmasta

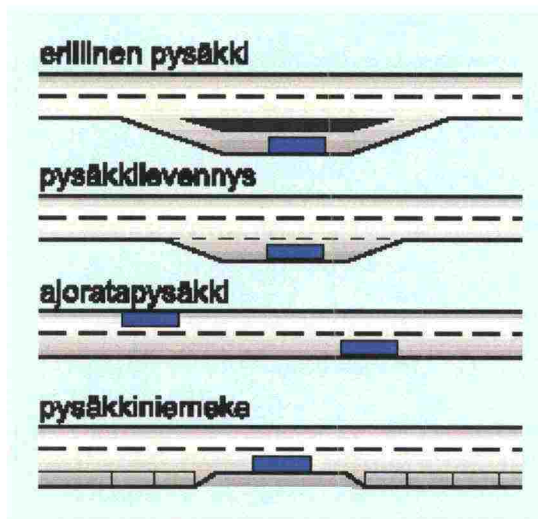


Kuva 5. Sidosryhmien esittämiä joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämiskohteita Kuhmossa.

Oulun tiepiirissä suositeltavia pääperiaatteita pysäkkien varustelulle

Pysäkkilevikkkeen tarve määräytyy tien liikennemäärän ja nopeusrajoituksen perusteella. Pysäkkien varustelun tarpeeseen sen sijaan vaikuttavat muutkin kuin tien ominaisuuksiin liittyvät tekijät.

Pysäkin rakennetyypit ovat **ajoratapysäkki**, **pysäkkilevennys**, **pysäkkiniemeke** ja **erillinen pysäkki**. Kaikki pysäkit tulee olla varustettu liikennemerkillä. Pysäkin palvelutasoon vaikuttaa eniten, onko pysäkki **katokselinen** vai **ilman katosta**.



Kuva 1. Pysäkin liittyminen ajorataan (Lähde: Paikallisliikenneliiton Bussiliikenteen infrakortti 3)

Yleissääntönä yleisillä teillä voidaan pitää, että rakennetaan **aina levennyksellinen pysäkki** paitsi silloin, kun **perusteet muille rakennetkaisuille** ovat olemassa. Pysäkkilevennys tulee rakentaa pääsääntöisesti aina, kun nopeusrajoitus ylittää 50 km/h. Levikkkeen geometrian mitoitusarvot löytyvät suunnitteluohjeista. Erilliset pysäkit, ajoratapysäkit ja pysäkkiniemekkeet tulevat kyseeseen lähinnä kaupunkien ja taajamien katuverkolla sekä linja-autokaistoilla.

Katoksella parannetaan pysäkillä olevien matkustajien **odotusajan palvelutasoa**. **Pysäkkikatoksen rakentamiselle** tulee olla **perustelu**. Tarkkaa käyttäjämäärän raja-arvoa lienee kuitenkin mahdoton asettaa tiepiirin tasolla, vaan pysäkin käyttöä tulee tarkastella suhteessa kyseisen kohteen muiden pysäkkien käyttäjämääriin. Esimerkiksi Oulun paikallisliikenteen alueella nousijamäärät voivat olla vilkkaimmilla pysäkeillä yli 1000 nousijaa/arkipäivä. Pienissä kunnissa ja vähätarjontaisilla alueilla vilkkaimpien pysäkkien käyttö saattaa olla luokkaa 10 nousijaa/pysäkki.

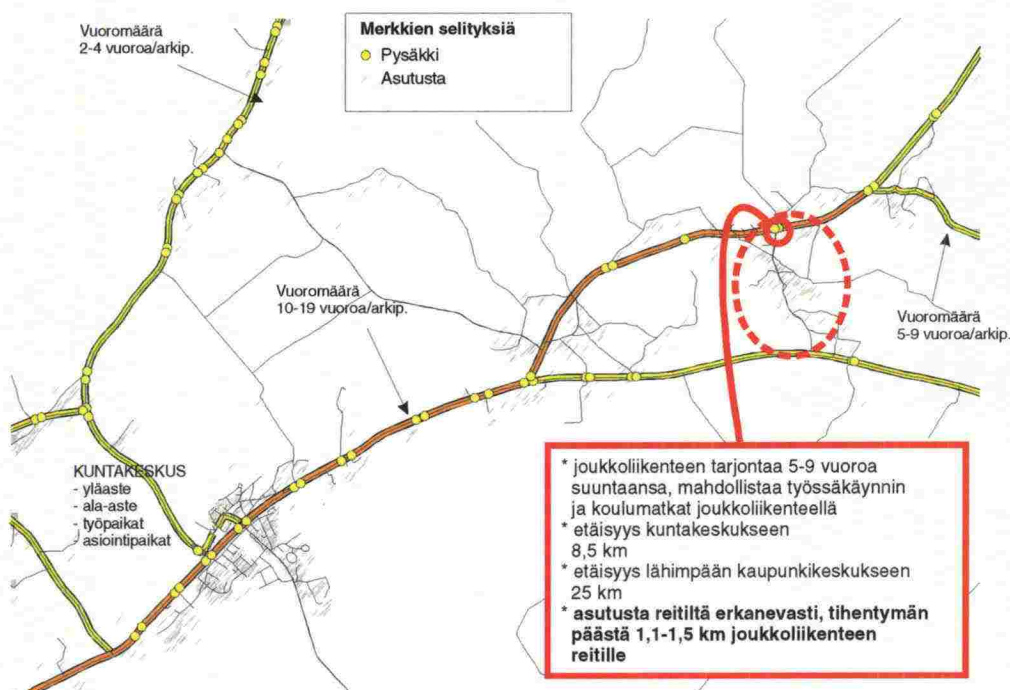
Pysäkkien käyttöä voidaan arvioida myös ympäröivän maankäytön tai asutuksen määrästä. Siellä missä joukkoliikenteen reittien varrella on **tiheää tai keskittynyttä asutusta**, on myös enemmän linja-auton käyttäjiä. Linja-autoon nousee myös **työpaikkojen kohdalta ja asiointipaikoista**. Toisaalta katoksen tarvetta ei välttämättä pysty ennakoimaan pysäkin välittömän läheisyyden asukasmäärillä tai ympäröivien toimintojen perusteella.

Joissakin tapauksissa pysäkki voi olla tärkeä **syöttö- tai liityntäliikenteen solmukohta**, josta vaihdetaan toiseen kulkuneuvoon. Katoksen tarve on suurempi myös kohdissa, joissa matkustajilla ei ole tarkkaa tietoa pysäkki-kohtaisesta linja-auton saapumisajasta ja **odotusajat muodostuvat pitkiksi**. Katostarve on yleensä ottaen sillä pysäkillä, jolta nousetaan työmatkaliikenteen pääsuuntaan (esim. lähimpään kaupunkikeskukseen).

Pysäkin varustelun tarvetta yksittäisessä kohteessa voi perustella esim. seuraavan esimerkin kaltaisesti:

- Pysäkin kautta ajava joukkoliikennetarjonta on sellainen, että se mahdollistaa koulussa ja työssäkäynnin sekä asiointimatkat joukkoliikenteellä (esim. 10 vuoroa/suunta arkipäivänä)
- Pysäkki kylän tai asutustihentymän kohdalla
- Etäisyys työpaikkakeskittymään, kuntakeskukseen tai kaupunkikeskukseen 5-20 km (joukkoliikenne kilpailukykyisimmillään henkilöautoon tai kevyeen liikenteeseen verrattuna)

Katoksen lisäksi pysäkin palvelutasoa lisääviä varusteita ovat mm. pysäkkikohtainen valaistus, aikataulutelineet, roska-astia, polkupyörätelineet jne. Periaatteena voidaan pitää, että **mitä paremman joukkoliikennetarjonnan alueella ollaan sitä parempaa varustelua pysäkeille tarjotaan.** Matkaketjuja ja pysäkkien saavutettavuutta edistetään lisäämällä polkupyörätelineitä pysäkeille, joiden vaikutuspiirissä on reitiltä erkanevia asutuskennittymiä. Kuvassa 2. on esimerkkitapaus mahdollisesta polkupyörätelineiden tarpeesta. Liityntäliikenne henkilöautolla on todennäköisesti harvinaista Oulun tiepiirin alueella. Sen sijaan saattoliikennettä on eniten juuri kuntakeskusten pääpysäkeille (linja-autoasemat, taajamien tiehaarojen pikavuoropysäkit).



Kuva 2. Esimerkki kohteesta, jossa voisi olla tarvetta tehdä joukkoliikenteen liityntämatka polkupyörällä

Tiehallinnon Keskushallinnossa luonnosteltuja periaatteita katosten (ja muiden varusteiden) tarpeellisuuden arviointiin

Tiehallinnon Keskushallinnossa ollaan luonnosteltu periaatteita katosten tarpeellisuuden arviointiin. Katos katsotaan tarpeelliseksi seuraavissa tapauksissa:

1. Kaupunkiseutujen reuna-alueet
 - edellyttää, että kunta huolehtii saman reitinkatuverkolla sijaitsevien pysäkkien rakentamisesta ja asianmukaisesta kunnosta.
2. Vilkkaat pysäkit
3. Pienempien nousijamäärien pysäkit
 - silloin kun käyttäjät pääosin lapsia, koululaisia, vanhuksia jne. (sosiaalisen tasa-arvon näkökulma)
 - pysäkin käyttäjissä on paljon linja-autoa vaihtavia matkustajia (matkaketjunäkökulman tukeminen)
4. Pikavuoropysäkit

Käyttämäärien tarkkaa määrittelyä ei ole vielä tehty.

Esteettömyys

Esteettömyydellä tarkoitetaan mm. että kaikilla käyttäjäryhmillä on tasapuoliset liikkumismahdollisuudet terminaleissa, pysäkeillä, terminaleilla ja kulkuvälineissä.

Liikenneministeriön 7.12.1998 asettaman esteettömyystyöryhmän selvityksessä "Kulkumuotojen välinen esteettömyys ja yhteentoimivuus, LVM 22/2001" todetaan, että esteettömällä matkaketjulla tarkoitetaan useista kulkumuodoista muodostuvaa matkaa, jossa matkaketjun jokaisessa vaiheessa:

- tarjotaan esteettömät mahdollisuudet matkan suunnitteluun ja matkalippujen varaamiseen,
- tarjotaan informaatiota monella tavalla ja sellaisessa muodossa, että se palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä,
- turvataan tasapuoliset liikkumismahdollisuudet terminaleissa, pysäkeillä, terminaleilla ja kulkuvälineissä kaikille käyttäjäryhmille,
- suositetaan helppokäyttöisiä ja mielellään eri kulkumuotoihin yhteensopivia maksujärjestelmiä,
- tarjotaan tasa-arvoinen kohtelu kaikille käyttäjäryhmille ja lisätään matkustamisen turvallisuutta sekä
- annetaan mahdollisuus palautteisiin matkaketjun eri vaiheista.

Tiepiiri voi omalta osaltaan lisätä esteettömyyttä turvaamalla tasapuoliset liikkumismahdollisuudet yleisten teiden pysäkeillä ja terminaleilla. Esteettömyyttä lisääviä toimenpiteitä pysäkeillä ja liityntäyhteyksillä ovat mm. tasottomat ratkaisut, erikorkuiset istuimet, tukikaiteet ja katokselliset odotus-tilat sekä ergonomiset levähdyspaikat matkaketjujen vaihtopaikkojen välillä. Tiepiirin vastualueeseen kuuluvat myös pysäkkien ja vaihtopaikkojen välisen opastuksen järjestäminen. Tiepiirin tulee myös olla mukana matkakestusten ja reaaliaikaisen pysäkki-informaation kehittämisessä.

Esteettömiin pysäkkiratkaisuihin voidaan pyrkiä erityisesti:

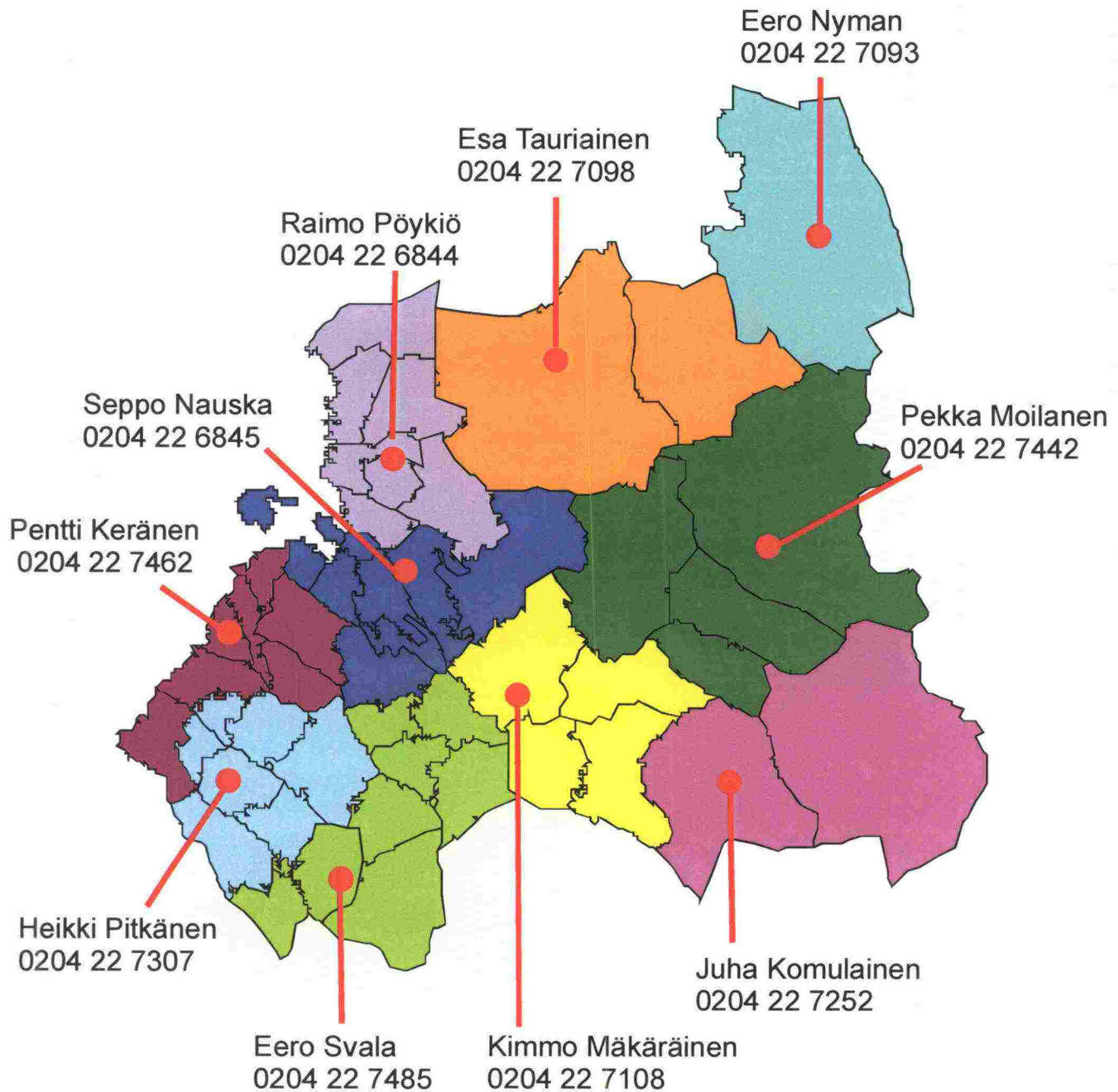
- 1. Kuntakeskusten pääpysäkeillä**
 - yleensä linja-autoasemat
 - pääsääntöisesti kuntien vastaamalla katuverkolla
- 2. Tärkeimmillä pikavuoropysäkeillä**
- 3. Sairaaloiden, terveyskeskusten, vanhainkotien ja palvelutalojen pysäkeillä**
- 4. Matkailukohteiden pääpysäkeillä**
- 5. Kaupunkialueilla vähintään kaikilla erittäin hyvään palvelutasoon tähtäävien laatuikävien merkittävimmillä pysäkeillä.**

Toimenpiteet joukkoliikenteen käsittelyssä eri suunnitteluvaiheissa
(Lähde: Joukkoliikennetiensuunnittelussa, Tiehallinnon selvityksiä 39/2001).

Han- ke	Suunnitteluvaihe			
	Tarve- / toimenpideselvitys	Yleissuunnitelma	Tiesuunnitelma	Rakennussuunnitel- ma
Perusparantaminen	Selvitetään haastatteluin joukkoliikenneasioiden nykytila sekä kehittämistarpeet ja -vaihtoehdot. Määritetään periaatteet joukkoliikenteen käsitte- lylle jatkosuunnittelussa.	Yleissuunnitelmaa ei yleensä laadita.	Tarkistetaan pysäkkien sijoittelu. Suunnitellaan pysäkkijärjestelyt ja -varustelu sekä tarvittavat saatto- ja kevytliikenneyhteydet. Otetaan huomioon liityntäliikenteen tarpeet. Varataan tarvittava tiealue. Tarkistetaan erityiskohteiden (koulut jne.) joukkoliikennejärjestelyt.	Tarkastetaan aikaisemmat suunnitelmat ja laaditaan rakentamisessa tarvittavat asiakirjat ja mitoituskuvat. Mikäli rakennussuunnittelun yhteydessä tehdään muutoksia tiesuunnitelmaan, selvitetään muutosten joukkoliikenteelle aiheuttamat vaikutukset ja esitellään ratkaisut asianosaisille. Suunnitellaan työnaikaiset joukkoliikennejärjestelyt (mahdolliset väliaikaispysäkit yms.).
Tiehanke	Otetaan huomioon joukkoliikenteen reitit/palvelutaso/suhde maankäyttöön tielinjauksia ratkaistaessa. Suunnitellaan alustavasti pysäkkien sijainti ja määritetään periaatteet joukkoliikenteen käsittelylle jatkosuunnittelussa.	Tarkistetaan aikaisemmat selvitykset. Selvitetään joukkoliikenteen reitit ja pysäkkitarpeet. Suunnitellaan pysäkkijärjestelyt tarvittavine kevyt- ja liityntäliikennenyhteyksineen.	Ks. perusparantaminen	Ks. perusparantaminen.
Taajamahanke	Tarkistetaan joukkoliikenteen perusratkaisut (reitit, pysäkit) yhteistyössä kaavoittajan kanssa. Otetaan joukkoliikenne huomioon mitoituksessa. Selvitetään tarpeet/mahdollisuudet joukkoliikenne-etuuksiin.	Mitoituksessa otetaan huomioon joukkoliikenteen vaatimukset. Tarkistetaan pysäkkien sijoittelu ja muut joukkoliikenneterminaalien ja aikaisempien suunnitelmien pohjalta. Suunnitellaan pysäkit ja muut joukkoliikennejärjestelyt. Tarkistetaan kevyen liikenteen järjestelyjen ja muiden ratkaisujen toimivuus joukkoliikenteen kannalta. Täsmennetään mahdolliset joukkoliikenneterminaalit ja muiden erityiskoh- teiden liikennejärjestelyt.	Suunnitellaan pysäkkijärjestelyt ja varustelu sekä tarvittavat saatto- ja kevytliikennenyhteydet. Varataan tarvittavat alueet. Suunnitellaan joukkoliikenne-etuudet sekä terminaalien ja muiden erityiskohteiden liikennejärjestelyt. Tarkistetaan mitoitus joukkoliikenteen kannalta.	Tarkistetaan aikaisemmat suunnitelmat ja laaditaan rakentamisessa tarvittavat asiakirjat ja mitoituskuvat. Suunnitellaan työnaikaiset joukkoliikennejärjestelyt (mahdolliset väliaikaisreitit ja -pysäkit).

Han- ke	Suunnitteluvaihe			
	Tarve- / toimenpideselvitys	Yleissuunnitelma	Tiesuunnitelma	Rakennussuunnitel- ma
Liittymä- ja eritasoliittymä- hanke	Otetaan huomioon joukkoliikenne liittymätyypin ja perusratkaisujen määrittelyssä. Suunnitellaan pysäkkien sijoittelu ja niille tarvittavat kevytliikenne ja saattoliikenneyhteydet. Selvitetään tarpeet /mahdollisuudet joukkoliikenne-etuuksiin. Määritetään periaatteet joukkoliikenteen käsittelystä jatkosuunnittelussa	Suunnitellaan joukkoliikenteen perusratkaisut (pysäkkien sijoittelu, lisäkaistat ja -rampit) sekä kevytliikenteen ja saattoliikenteen yhteydet pysäkeille. Otetaan joukkoliikenne huomioon liittymän mitoituksessa. Täsmentetään mahdolliset joukkoliikenne-etuudet (liikennevaloilmaisimet, lisäkaistat).	Tarkastetaan aikaisemmat suunnitelmat. Suunnitellaan pysäkeille liikenneturvalliset paikat, pysäkkijärjestelyt - ja varustus sekä tarvittavat saatto- ja kevytliikenneyhteydet. Varataan tarvittavat alueet. Tarkistetaan mitoitus joukkoliikenteen kannalta. Suunnitellaan mahdolliset joukkoliikenne-etuudet (liikennevaloilmaisimet, lisäkaistat).	Tarkastetaan aikaisemmat suunnitelmat. Laaditaan rakentamisessa tarvittavat asiakirjat ja mitoituskuvat. Tehdään tekniset suunnitelmat mahdollisista joukkoliikenne-etuuksista (esim. liikennevaloilmaisimet). Suunnitellaan työnaikaiset joukkoliikennejärjestelyt (mahdolliset väliaikaisreitit ja -pysäkit).
Uudet tieyhteydet	Yhteistyössä liikennöitsijöiden ja lääninhallituksen kanssa selvitetään uuden tieyhteyden aiheuttamat reittimuutokset ja pysäkkitarpeet. Otetaan maankäyttö ja joukkoliikenteen palvelutaso huomioon perusratkaisuissa.	Tarkastetaan aikaisemmat selvitykset ja suunnitellaan joukkoliikennettä koskevat periaateratkaisut. Selvitetään joukkoliikenteen reitit ja pysäkkitarpeet sekä niille tarvittavat kevyt- ja liityntäliikenneyhteystarpeet. Suunnitellaan pysäkkijärjestelyt sekä niille tarvittavien kevyt- ja liityntäliikenneyhteyksien periaatteet.	Suunnitellaan pysäkeille liikenneturvalliset paikat, pysäkkijärjestelyt ja -varustus sekä tarvittavat saatto- ja kevytliikenneyhteydet. Varataan tarvittavat alueet.	Tarkastetaan aikaisemmat suunnitelmat ja laaditaan rakentamisessa tarvittavat asiakirjat ja mitoituskuvat. Mikäli rakennussuunnittelun yhteydessä tehdään muutoksia tiesuunnitelmaan selvitetään muutosten joukkoliikenteelle aiheuttamat vaikutukset. Suunnitellaan työnaikaiset joukkoliikennejärjestelyt (mahdolliset väliaikaisreitit ja -pysäkit).

Tiemestarit



Kuntien joukkoliikenteen yhdyshenkilöt

Kunta	Vastuuhenkilö	Asema	Puhelin	email
Alavieska	Anna-Liisa Isotalus	sivistystoimenjohtaja	08-4395 250	anna-liisa.isotalus@alavieska.fi
Haapajärvi	Veijo Tikanmäki	Sivistystoimenjoht.	08-7693164	veijo.tikanmaki@haapajarvi.fi
Haapavesi	Ahti Karvonen	Sivistysjohtaja/rehtori	08-4591240	ahti.karvonen@haapavesi.fi
Hailuoto	Kalevi Klapuri	Elinkeinoasiamies	08-8100638	
Haukipudas	Markku Karppinen	Suunnittelusihteeri	08-8874150	markku.karppinen@haukipudas.fi
Hyrnsalmi	Tuulikki Kulojärvi	Sivistystoimenjohtaja	08-749200	tuulikki.kulojarvi@hyrnsalmi.fi
Ii	Liisa Virkkunen	Koulutoimenjohtaja	08-8198350	liisa.virkkunen@iiseutu.fi
Kajaani	Heikki Komppa	Rakennusmestari	08-6155468	heikki.komppa@kajaani.fi
Kalajoki	Eero Lehto		08-4691296	eero.lehto@kalajoki.fi
Kempele	Pekka Salmela	Kaavoitusinsinööri	08-5200530	pekka.salmela@kempele.fi
Kestilä	Päivi Myllylä	Hallintojohtaja	08-8113220	pmyllyla@siikalatva.fi
Kiiminki	Helena Nuutinen	Suunnittelusihteeri	08-8193215	helena.nuutinen@kiiminki.fi
Kuhmo	Pirkko-Liisa Immonen	Kanslisti	08-6556212	pirkko-liisa.immonen@kuhmo.fi
Kuivaniemi	Anu Kosonen	Rehtori-Siv.toim.joht.	016-268250	anu.kosonen@iiseutu.fi
Kuusamo	Hilkka Virtanen		08-8506002	hilkka.virtanen@kuusamo.fi
Kärsämäki	Ahti Peltola	Sivistystoimen joht.	08-7726210	ahti.peltola@karsamaki.fi
Liminka	Sinikka Vehkalahti	Kunnansihteeri	08-5203620	sinikka.vehkalahti@liminka.fi
Lumijoki	Eino Jakkula	Rak.tarkastaja	08-387122	
Merijärvi	Matti Soronen	Elinkeinoasiamies	08-4775202	matti.soronen@merijarvi.fi
Muhos	Kyösti Honkala	Opetustoimenjoht.	08-5330350	kyosti.honkala@muhos.fi
Nivala	Reino Kivioja	Kaupunginsihteeri	08-4491201	
Oulainen	Eini Jylänki	Taloussihteeri	08-4793243	einij@oulainen.fi
Oulu	Tapio Siikaluoma	Osastoinsinööri	08-55842114	tapio.siikaluoma@ouka.fi
Oulunsalo	Jouko Leskinen	Kunnaninsinööri	08-5203131	jouko.leskinen@oulunsalo.fi
	Hillevi Kiviniemi	Toimistos sihteeri	08-5203141	hillevi.kiviniemi@oulunsalo.fi
Paltamo	Kaarina Lehto	Osastosihteeri	08-6898608	kaarina.lehto@paltamo.fi
Pattijoki	Veikko Kastelli	Koulutoimenjohtaja	08-2100206	veikko.kastelli@pattijoki.raaseu.fi
Piippola	Jouni Perälä	Kunnanjohtaja	08-8120292	jperala@siikalatva.fi
Pudasjärvi	Esko Malinen	Hallintojohtaja	08-8202201	esko.malinen@pudasjarvi.fi
Pulkila	Pekka Lämsä		08-8118402	plamsa@siikalatva.fi
Puolanka	Kalevi Kohvakka	Koulunjohtaja	040-5630946	kalevi.kohvakka@puolanka.fi
Pyhäjoki	Pekka Karjula	Sivistystoimenjohtaja	08-4390232	pekka.kariula@pyhajoki.raaseu.fi
Pyhäjärvi	Markku Vanhanen	Hallintojohtaja	08-7697117	
Pyhäntä	Pasi Marjakangas	Kunnanjohtaja	08-8117806	pmarjakangas@siikalatva.fi
Raahe	Pentti Polus	Rakennusmestari	08-29921	
Rantsila	Antero Niva	Rehtori	08-2109231	antero.niva@rantsila.fi
Reisijärvi	Juhani Tilli		08-7855240	juhani.tilli@reisijarvi.fi
Ristijärvi	Terttu Härkönen		08-6899309	terttu.harkonen@ristijarvi.fi
Ruukki	Kari Parkkila		08-272950	kari.parkkila@ruukki.raaseu.fi
Sievi	Maarit Laurila		08-8443246	maarit.laurila@sievi.fi
Siikajoki	Vesa Ojanperä	Ympäristönsuoj.siht.	08-2113411	vesa.ojanpera@siikajoki.fi
Suomussalmi	Antti Westersund	Tekninen johtaja	08-7191600	antti.westersund@suomussalmi.fi
Sotkamo	Lauri Karppinen	Taluspäällikkö	08-6690149	lauri.karppinen@sotkamo.fi
Taivalkoski	Irma Jokela-Pätsi		08-8296502	
Tyrnävä	Eeva Vanhanen	Kunnansihteeri	08-5450217	eeva.vanhanen@tyrnava.fi
Utajärvi	Aila Mattila		08-5510131	aila.mattila@utaj.fi
Vaala	Juhani Loukusa	Sivistystoim. os.pääll.	08-5360141	juhani.loukusa@vaala.fi
Vihanti	Pekka Karjula	Sivistystoimen joht.	08-2891250	pekka.kariula@raaseu.fi
Vuolijoki	Osmo Kurkinen	Kunnansihteeri	08-6895102	
Yli-Ii	Pekka Tolonen	Kunnansihteeri	08-8191927	pekka.toloen@iiseutu.fi
Ylikiminki	Jussi Vimpari	Rehtori	08-8190162	jussi.vimpari@iiseutu.fi
Ylivieska	Tuomo Kallio		08-4294250	

